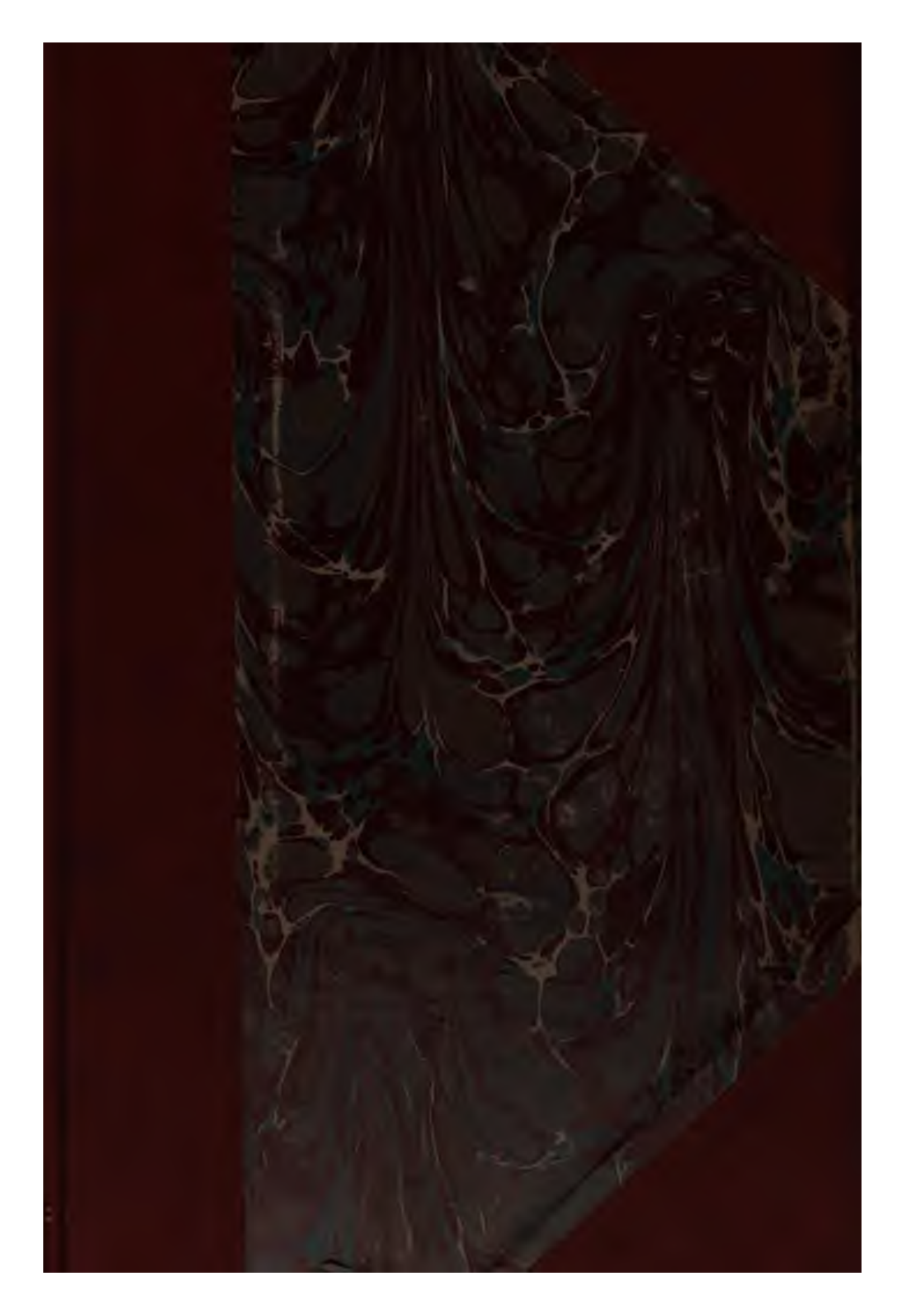


GUERRES
MARITIMES
SOUS
LA RÉPUBLIQUE ET L'EMPIRE

Corbeil, imprimerie et stéréotypie de Crété.

GUERRES MARITIMES

SOUS

LA RÉPUBLIQUE ET L'EMPIRE

PAR LE CAPITAINE DE VAISSEAU

E. JURIEN DE LA GRAVIÈRE

avec les plans des batailles navales

DU CAP SAINT-VINCENT, D'ABOUKIR, DE COPENHAGUE, DE TRAFALGAR

ET UNE CARTE DU SUND

Dressés et gravés par A. H. DUFOUR, géographe.

DEUXIÈME ÉDITION

II

PARIS

CHARPENTIER, LIBRAIRE-ÉDITEUR,

17, RUE DE LILLE, FAUBOURG SAINT-GERMAIN.

1853

GUERRES
MARITIMES
SOUS
LA RÉPUBLIQUE ET L'EMPIRE.

CHAPITRE PREMIER

Les marines du Nord.

Au moment où Nelson rentrait à Londres, les puissances du Nord, rassemblées par un grief commun, plaçaient sous la redoutable sauvegarde de la Russie les intérêts des neutres, profondément blessés par les prétentions du cabinet britannique, et la dignité trop longtemps méconnue des marines secondaires. La prédiction de Nelson se trouvait accomplie : « Après avoir commencé cette guerre avec l'Europe entière pour alliée, l'Angleterre avait en face l'Europe entière pour ennemie. » D'un côté, l'énergie réglée de la France disposait contre la Grande-Bretagne des forces militaires de la Prusse et des ressources maritimes de l'Espagne;

de Pierre. L'agitation maladive du successeur fantasque de la grande Catherine fermait aux Anglais l'accès du continent, des rives de la Néva jusqu'à l'embouchure de l'Elbe. Si quelque chose pouvait diminuer la portée de cette dernière coalition, c'était la singulière coïncidence qui plaçait alors sur les trônes du Nord de si excentriques dépositaires du pouvoir absolu. En Danemark, Christian VII était tombé en enfance; mais à du moins le fils de l'infortunée Mathilde, sœur de Georges III, le prince royal, depuis Frédéric VI, avait pris d'une main ferme les rênes du gouvernement; Gustave IV, en Suède, semblait souvent atteint d'une secrète démence; et l'empereur de Russie, par ses manies chevaleresques, par sa politique versatile et bizarre, [illegible] sous le despote. Quant aux forces maritimes dont disposait la ligue des neutres, les documents recueillis par l'amirauté britannique en donnaient une idée vraiment formidable. Ces documents portaient à 82 vaisseaux de ligne les forces navales de la Russie, à 23 celles du Danemark, à 18 celles de la Suède; mais, comme toujours, il y avait de larges diminutions à opérer dans ces chiffres pour déduire de cette puissance nominale la puissance effective de ces trois marines. La Russie ne possédait réellement, en 1801, que 61 vaisseaux en état de prendre la mer, et la moitié de ces vaisseaux, réunie en ce

moment dans la Méditerranée ou dans la mer Noire, formait une flotte entièrement isolée de celle de la Baltique. Cette dernière flotte, composée de 31 vaisseaux, était elle-même dispersée et retenue par les glaces dans les ports de Saint-Pétersbourg, Archangel, Cronstadt et Revel : sur ces 31 vaisseaux, elle en comptait 20 à peine qui fussent dignes d'entrer en ligne; encore ceux-ci étaient-ils mal équipés, plus mal armés encore, et commandés par des officiers qui n'avaient aucune habitude de la navigation en escadre. Cette puissance navale qui, depuis un demi-siècle a réalisé de si grands progrès, n'était donc, en 1801, menaçante que sur le papier. Connue seulement de l'Europe par quelques escarmouches contre les Turcs, elle n'était alors, comme la marine de ces derniers, qu'un fantôme qui devait s'évanouir sans résistance sérieuse devant des vaisseaux formés par huit années de guerre.

Il n'en était point tout à fait ainsi des 11 vaisseaux dont le roi de Suède pressait lui-même l'armement à Carlscrona, ni des 10 vaisseaux qui, déjà préparés à Copenhage, n'attendaient plus pour entrer en campagne que les marins qu'on se hâtait de faire venir des ports de la Norvège. Sans doute ces escadres auraient eu beaucoup à apprendre pour arriver à la précision de mouvements, à la perfection de détails, qui distinguaient les escadres

quentes, que, de 1793 à 1801, elles enlevèrent à la flotte anglaise *plus de 40 000 hommes.*

Les équipages des escadres de Carlscrona et de Copenhague eussent donc pu facilement l'emporter par le choix des hommes sur les équipages anglais, puisque l'interruption d'un commerce très-actif devait permettre à la Suède et au Danemark de puiser à pleines mains, pour recruter le personnel de leurs flottes, dans une population considérable, habituée à la plus rude navigation du monde. Ces escadres, d'ailleurs, si les Anglais osaient les poursuivre jusque dans la Baltique, allaient posséder sur l'ennemi qu'elles auraient à combattre, l'immense avantage de se mouvoir dans une mer dangereuse dont la navigation leur était familière, et, en admettant qu'elles parvinssent à opérer leur jonction avec la flotte russe mouillée dans le port de Revel, elles devaient présenter une réunion de 30, peut-être même de 35 vaisseaux, devant laquelle eût bien pu s'effacer le prestige qui faisait depuis si longtemps la principale force de la marine anglaise. Mais le comte de Saint-Vincent, qui, à l'avénement du ministère Addington, remplaça lord Spencer à l'amirauté, avait appris à envisager de sang-froid les coalitions maritimes et à faire entrer dans ses calculs le défaut de concert qui entrave presque toujours de semblables alliances. Il résolut de ne point s'arrêter aux sinistres prédictions qui

CHAPITRE II.

Entrée d'une flotte anglaise dans la Baltique. 30 mars 1801.

Le 17 janvier, Nelson avait arboré son pavillon de vice-amiral à bord du SAN-JOSEF, de 110 canons, son ambition était de remplacer lord Keith dans la Méditerranée : en attendant, désireux d'échapper au trouble de sa conscience et aux tourments domestiques qu'il s'était attirés, il s'était rangé avec empressement sous le pavillon du comte de Saint-Vincent, qui commandait alors l'escadre de la Manche ; mais, avant même que la chute du ministère Pitt appelât le comte de Saint-Vincent dans les conseils de la couronne, Nelson fut placé sous les ordres d'un autre amiral, sir Hyde Parker, qui venait d'obtenir le commandement de la mer du Nord. Lord Spencer, qui destinait déjà cette dernière escadre à entrer dans la Baltique, avait facilement compris que, de tous les amiraux anglais, Nelson était le plus capable d'assurer le succès de cette périlleuse entreprise ; néanmoins l'humeur singulière et fantasque de ce grand homme de mer avait laissé dans le conseil une trop fâcheuse impression pour qu'on n'éprouvât pas le

besoin de soumettre au contrôle d'un esprit plus éclairé, d'une raison plus docile et plus mûre, cette valeur emportée et ce brillant courage dont on avait appris à redouter les caprices. Le respect qui entoure en Angleterre les anciens services, atténua d'ailleurs ce qu'une pareille résolution pouvait avoir d'offensant vis-à-vis d'un homme placé déjà si haut par l'opinion publique, et Nelson, prévenu officieusement des intentions de lord Spencer, parut se prêter de bonne grâce à cette combinaison. Le 12 février, il quitta LE SAN-JOSEF pour LE SAINT-GEORGE, vaisseau de 98 canons, se rendit à Portsmouth, afin d'y presser le départ de 7 vaisseaux de ligne, et, dans les premiers jours de mars, vint mouiller avec cette division en rade de Yarmouth, où l'attendait sir Hyde Parker.

On n'eût point songé, à cette époque, à placer le pavillon d'un vice-amiral anglais sur un autre vaisseau qu'un vaisseau à trois ponts : c'était là une de ces bienséances officielles auxquelles les Anglais ont de tout temps, et non sans raison, attaché une singulière importance. Le soin d'assurer aux officiers généraux de la flotte des logements convenables a donc contribué, plus que toute autre chose, à maintenir dans la marine anglaise un très-grand nombre de ces lourdes et formidables machines, dont Nelson, toujours impatient, a tant de fois maudit les pesantes allures et la marche em-

barrassée. Sur 104 vaisseaux armés, l'Angleterre ne comptait pas moins de 18 vaisseaux à trois ponts; mais, bien qu'il y eût alors 13 de ces vaisseaux devant Brest, l'amirauté n'en voulut admettre que 2 dans l'escadre du Nord : LE LONDON, à bord du quel flottait le pavillon de l'amiral Parker et LE SAINT-GEORGE que montait le vice-amiral Nelson. Le contre-amiral Graves s'embarqua sur un vaisseau de 74, LE DEFIANCE, et, dans la prévision des difficultés qu'on pourrait éprouver à franchir avec des navires d'un trop grand tirant d'eau les bancs de la Baltique, on ajouta aux 11 vaisseaux de 74 qui firent partie de cette expédition, 5 vaisseaux de 64 et 2 vaisseaux 50. Un corps de débarquement, composé du 49e régiment, de deux compagnies de carabiniers et d'un détachement d'artillerie, fut embarqué sur une des divisions de la flotte; quelques frégates, des bombardes, des brûlots ainsi que d'autres navires moins importants encore, élevèrent le nombre des bâtiments réunis sous les ordres de l'amiral Parker au chiffre total de 53 voiles.

Quinze jours avant l'appareillage de la flotte, un agent diplomatique, M. Vansittart, était parti pour Copenhague. Les instructions secrètes remises à l'amiral Parker l'informaient du but de cette mission, et lui recommandaient, si les négociations entamées avaient une issue favorable, de se porter

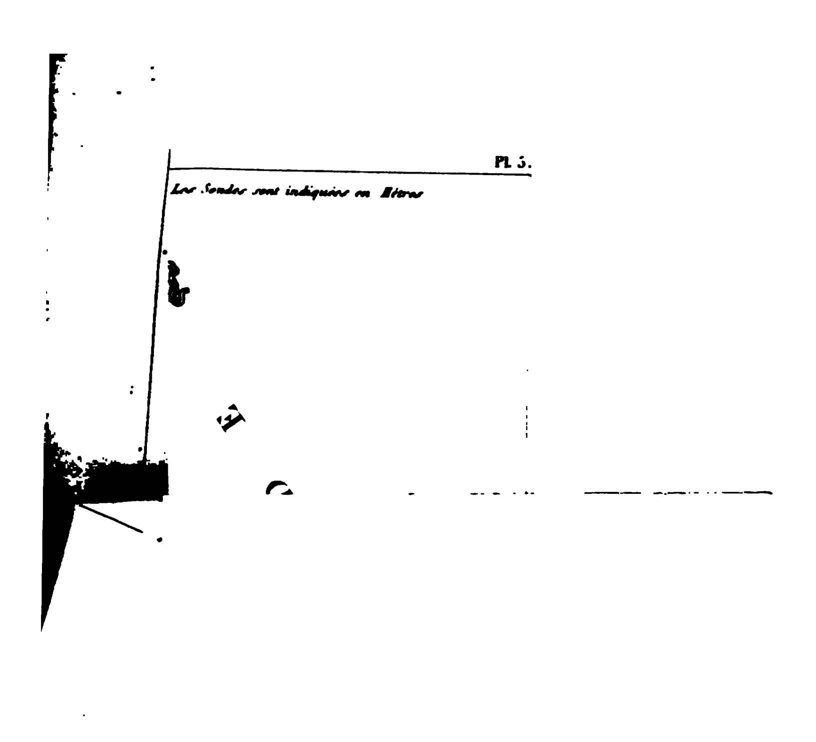
immédiatement sur la baie de Revel, à l'entrée du golfe de Finlande, d'y surprendre, par une attaque vigoureuse, l'escadre de 12 vaisseaux, qu'on savait mouillée dans ce port, et de se diriger ensuite, sans perdre de temps, sur Cronstadt. Le ministère anglais regardait à juste titre la Russie comme l'âme de la coalition, et, à l'égard de cette puissance, il n'admettait aucune alternative, aucun doute sur la nécessité de recourir à des hostilités directes. Quant au Danemark et à la Suède, il espérait mieux de leur faiblesse, et, dans la confiance que la menace d'un bombardement suffirait pour détacher les Danois de la coalition, l'amirauté prescrivait à sir Hyde Parker de « disposer ses bâtiments de telle façon que la Suède, pressée de suivre l'exemple du Danemark, pût trouver dans ce déploiement de forces un motif apparent et une excuse pour souscrire à un arrangement pacifique. » Si, « comme on avait quelque raison de le supposer, » Gustave IV se décidait à renouveler, soit isolément, soit de concert avec le Danemark, ses anciens engagements vis-à-vis de l'Angleterre, le premier devoir de l'amiral commandant dans la Baltique serait de protéger la Suède contre les attaques et le ressentiment de la Russie. Le ministère Addington, à l'époque où il rédigeait ces instructions, c'est-à-dire le 15 mars 1801, ne mettait donc point en doute la défection des deux États secondaires ; l'envoi

d'une flotte considérable dans la Baltique avait principalement pour but, dès que ce premier résultat serait obtenu, de porter un coup mortel à la marine russe, et d'aller frapper cette puissance, réputée à l'abri des atteintes de l'Europe, jusqu'au cœur même de son empire : téméraire entreprise où l'Angleterre allait engager ses flottes, où la France, moins heureuse, devait engager un jour ses armées !

Pour apprécier convenablement ce nouvel effort de la marine anglaise, il est nécessaire de se faire une idée bien nette des obstacles de tout genre que la nature même du théâtre des opérations allait opposer aux desseins de l'amirauté. Trois passages, le Sund, le grand et le petit Belt, donnent entrée de la mer du Nord dans la Baltique, et mettent en communication ces deux bassins dangereux, séparés l'un de l'autre par cette contrée étroite qui, sous le nom de Jutland, s'étend au nord depuis l'embouchure de l'Elbe jusque vers le 58e degré de latitude. Pour pénétrer dans la Baltique, il faut donc, avant tout, doubler cette pointe septentrionale du Jutland, en donnant dans le détroit fertile en naufrages qui porte le nom de Skagerack, descendre ensuite au sud par le Cattegat et venir chercher, à l'endroit où les îles de Seelande et de Fionie semblent combler l'intervalle qui sépare le Jutland de la Suède, un des trois passages qui con-

tournent ces obstacles. De ces trois passages, il en est un, pour ainsi dire, impraticable : c'est le petit Belt, labyrinthe étroit et dangereux, creusé par la nature entre l'île de Fionie et la côte du Jutland. Le grand Belt, détroit sinueux qui sépare l'île de Fionie de l'île de Seelande et ne donne issue dans la Baltique qu'après un parcours d'environ 50 lieues, présente de grandes difficultés de navigation, que les Anglais n'avaient point encore appris à braver[1]. Le troisième passage, celui du Sund, compris entre l'île de Seelande, sur laquelle est bâtie Copenhague, et l'extrémité méridionale de la Suède, est le plus facile et le plus fréquenté. Il a été regardé pendant longtemps comme la clef de la Baltique et aujourd'hui même les droits que perçoit le Danemark sur la navigation du Sund s'élèvent, chaque année, à plus de 4 millions de francs. Sur la côte de Seelande, le château de Kronenbourg, tout à la fois palais, forteresse et prison d'État, en commande l'entrée. Ce château n'est séparé de la côte de Suède que par une distance de 4 142 mètres. La langue de terre avancée sur laquelle il est

[1] Quelques mois après l'expédition de la Baltique, en juillet 1801, on vit le vice-amiral Pole, appelé à remplacer lord Nelson et l'amiral Parker dans le commandement de la flotte anglaise, conduire ses vaisseaux dans ce passage malgré des vents contraires ; mais au mois de juillet, cette manœuvre était moins difficile et moins imprudente qu'elle ne l'eût été au moment même de l'équinoxe.


Pl. 3.
Les Sondes sont indiquées en Mètres

bâti, et la masse imposante de ses remparts et de ses tours, dérobent en partie à la vue la jolie petite ville d'Elseneur; mais, dès qu'on a dépassé le dernier bastion de ce noble édifice, construit sur les plans de Tycho-Brahe, Elseneur apparaît avec sa rade vaste et sûre, dont l'aspect animé fait mieux ressortir encore la solitude de la rive suédoise, où la petite ville d'Helsinborg, tristement assise au pied d'une colline et sur une plage sans abri contre les vents du nord, n'offre plus aux regards que les ruines pittoresques de son antique tour crénelée. L'île de Hueen, aux falaises blanchâtres, occupe le milieu du canal, qui s'élargit rapidement au-dessous d'Elseneur; dans le lointain, à 22 milles du château de Kronenbourg, on voit déjà surgir les clochers élevés de la ville de Copenhague et les îles à demi noyées de Saltholm et d'Amack, la première plus rapprochée de la Suède, la seconde unie par deux larges ponts à la capitale du Danemark. Au delà de ces deux îles, le Sund débouche dans la Baltique.

Près de l'île de Saltholm, la ville de Malmo s'élève sur la côte de Suède en face de Copenhague. Entre ces villes, distantes l'une de l'autre d'environ 15 milles, l'île de Saltholm a formé deux détroits : l'un qui la sépare de la ville suédoise, l'autre qui se prolonge entre cette île et les plaines verdoyantes de l'île d'Amack, presque contiguë,

[illegible]

[illegible]

[illegible] le 21 mars à l'entrée du Sund. Ce fut là qu'il fut rallié le 23 par la frégate LA BLANCHE, sur laquelle se trouvait, avec M. Vansittart, revenant de Copenhague, M. Drummond, le chargé d'affaires d'Angleterre à la cour de Danemark. Les propositions de M. Vansittart avaient été rejetées, et il fallait s'occuper de réduire le Danemark avant de songer à agir contre les Russes. Les préparatifs de défense rassemblés devant Copenhague avaient fait sur le diplomate anglais une impression qui parut un moment se communiquer à l'amiral Parker. D'après les rapports de M. Vansittart, la Passe Royale était devenue inabordable du côté du nord. Cette entrée était défendue par un ouvrage dit *des Trois Couronnes*, construit sur pilotis, et destiné à

protéger en même temps, de concert avec la citadelle, le port intérieur, dans lequel les Danois avaient abrité leur escadre. A cet ouvrage, armé de 30 canons de 24, de 38 pièces de 36 et d'une caronade de 96, s'appuyaient deux vieux vaisseaux démâtés, *le Mars* et *l'Elephanten*. Ce n'était donc que par le sud de la Passe Royale qu'on pouvait songer à menacer Copenhague, et, même de ce côté, on devait rencontrer des obstacles formidables, car les Danois avaient couvert tout le front de leur ville d'une longue ligne de pontons et de vieux vaisseaux portant 628 canons, et montés par 4 849 hommes. Cette ligne d'embossage, mouillée à environ 1 600 mètres en avant des batteries du rivage, laissait entre elle et le bord du Middel-Grund un canal d'une largeur de 500 mètres et d'une profondeur moyenne de cinq ou six brasses. Si l'on faisait tomber ces premières défenses, la menace d'un bombardement suffirait probablement pour triompher de la résistance du Danemark; mais il fallait d'abord, et c'était là la plus grande difficulté, arriver dans la Passe Royale.

Tous ces préparatifs ne rassuraient point cependant les habitants de Copenhague depuis qu'ils avaient appris l'arrivée de l'amiral Parker à l'entrée du Sund et la présence de Nelson dans l'escadre anglaise. Niebuhr, le célèbre historien, témoin oculaire et spectateur ému de ces importants évé-

nements, nous a transmis dans sa correspondance intime le témoignage non équivoque de la puissance morale qui s'attachait déjà au seul nom de Nelson : « Nous nous attendons, écrivait-il le 24 mars à madame Hensler, à voir notre ligne de défense exposée à de furieux assauts, car Nelson est dans l'escadre ennemie, et il déploiera probablement en cette occasion l'énergie dont il a donné tant de preuves en d'autres circonstances. » Toutefois l'inquiétude des Danois n'était pas du découragement. Ils savaient que l'escadre suédoise, promise pour le 2 avril, arriverait trop tard pour leur être d'aucun secours; que la flotte de Revel ne pouvait se débarrasser des glaces qui encombraient encore le golfe de Finlande, et, résolus à ne point trahir malgré cet abandon la cause de la coalition, ils se promettaient de défendre vigoureusement les abords de leur capitale. Le jour où l'on apprit l'apparition de la flotte anglaise dans le Cattegat, il y eut à Copenhague plus de 1 000 enrôlements volontaires. Dans toutes les classes de la société, on vit éclater le même dévouement et le même patriotisme. L'université seule fournit un corps de 1 200 jeunes gens, l'élite du Danemark, et, pendant quelques jours, Copenhague présenta l'admirable spectacle d'un peuple confondu dans une seule pensée et groupé autour de son prince pour repousser l'invasion étrangère.

En Angleterre, où M. Vansittart avait déjà fait connaître le mauvais accueil fait à ses premières ouvertures, on attendait avec anxiété des nouvelles de la flotte. « Je suis bien sûr de Nelson, disait lord Saint-Vincent à son secrétaire, et je serais sans inquiétude si son rang eût permis de lui donner le commandement en chef de cette escadre; mais j'ai moins de confiance dans sir Hyde Parker, qui n'a point encore été éprouvé. » Pour placer le vainqueur du Nil en sous-ordre, l'amirauté avait eu des motifs moins futiles que le scrupule hiérarchique allégué par le comte de Saint-Vincent; mais du jour où le temps de négocier était passé et où il fallait combattre, Nelson allait s'élancer de lui-même au premier rang. Par un heureux don de son énergique nature, il était complétement étranger à cette agitation nerveuse qui grandit l'apparence du danger, et qu'éprouvait quelquefois, écrivait-il de Yarmouth au comte de Saint-Vincent, « leur ami Parker à la pensée des sombres nuits et des champs de glace de la Baltique. » Depuis longtemps, il regrettait les délais inutiles qui avaient permis aux Danois de mettre leur capitale en état de défense. Souvent, à Portsmouth, quand il pressait l'armement de ses vaisseaux, il répétait à ses amis avec impatience : « Le temps! voilà notre meilleur allié. — Conservons précieusement celui-là, puisque les autres nous abandonnent. Quoi-

qu'on en puisse dire, ajoutait-il, c'est de lui que tout dépend à la guerre. — Cinq minutes font la différence entre une victoire et un revers. » Arrivé à l'entrée du Sund et consulté par l'amiral Parker, il insistait plus vivement encore sur la nécessité de prendre promptement un parti. La saison n'avait pas été rigoureuse cette année, et, si les vaisseaux mouillés à Revel parvenaient à prendre la mer, on pouvait se trouver obligé d'agir contre Copenhague, en présence d'une escadre d'observation de 15 ou 20 vaisseaux qui auraient beau jeu contre une flotte à moitié désemparée. Quant aux plans proposés pour entrer dans la Baltique, Nelson les regardait tous comme également praticables. Il trouvait, à passer par le grand Belt, l'avantage de pouvoir détacher immédiatement une partie de la flotte contre l'escadre russe; mais il recommandait surtout qu'on ne perdît point une minute, et qu'on profitât du premier vent favorable pour commencer les opérations. Jamais Nelson n'avait été plus grand que dans ces circonstances difficiles. Le vaisseau L'INVINCIBLE, expédié d'Angleterre avec le contre-amiral Totty pour renforcer la flotte de la Baltique, venait de se jeter sur un des bancs de la mer du Nord [1], et cet affreux événement, qui coûta la vie à plus de 400 hommes, avait éveillé dans l'es-

[1] A 16 milles dans le nord-est de Yarmouth.

cadre de fâcheux pressentiments. Les pilotes qu'on avait amenés d'Angleterre, effrayés d'avoir à conduire des vaisseaux de ligne dans des parages qu'ils n'avaient explorés que sur des navires de commerce, ne cessaient de signaler à chaque pas de nouveaux périls et des obstacles insurmontables. Nelson avait réponse à tout, et, plein de confiance en sa fortune, il conservait, au milieu de ces alarmes, le même calme et la même sérénité.

Le 26 mars, l'amiral Parker se décida enfin à appareiller. Il se dirigea sur le grand Belt; mais, après avoir fait quelques lieues le long de la côte septentrionale de l'île de Seelande, il céda aux observations de son chef d'état-major, le capitaine Otway, et revint à l'idée de donner dans le Sund. Avant le coucher du soleil, la flotte eut repris son premier mouillage. L'amiral Parker cependant, encore indécis, fit demander, le lendemain, au gouverneur du château de Kronenbourg, s'il avait l'ordre de s'opposer au passage de la flotte anglaise. La réponse de cet officier fut telle que l'amiral Parker devait s'y attendre. « Il n'avait point, disait-il, en sa qualité de soldat, à se mêler de politique ; mais il ne lui était point permis de laisser une flotte, dont les projets lui étaient inconnus, passer impunément sous les canons de sa forteresse. »

L'escadre anglaise dut donc se préparer à forcer l'entrée du Sund. Le 30 mars, au point du jour,

elle profita d'une belle brise de nord-nord-ouest pour mettre sous voiles et se former en ligne de bataille. Nelson avait quitté son lourd vaisseau à trois ponts et avait arboré son pavillon à bord du vaisseau L'ÉLÉPHANT, de 74. Il commandait l'avant-garde. L'amiral Parker était au centre, le contre-amiral Graves à l'arrière-garde. Dès la veille, le capitaine Murray, sur le vaisseau L'EDGAR, avait pris poste avec la flottille de bombardes et de canonnières dans le nord du château de Kronenbourg, et, au premier boulet tiré par les Danois, les bombardes ouvrirent leur feu sur cette place. Si les deux rives du détroit eussent été également bien défendues, également armées de canons de gros calibre, il est certain qu'obligés de passer à 2 000 mètres environ des batteries ennemies, les vaisseaux anglais eussent éprouvé de graves avaries; mais ils n'auraient pu être arrêtés, car on a forcé, avec des escadres bien inférieures à celle de l'amiral Parker, des passages plus difficiles que le Sund[1]. Pas un boulet, d'ailleurs, ne partit de la côte suédoise. On n'apercevait même sur le rivage aucune apparence de batterie. La flotte anglaise inclina

[1] Le Tage, dont l'ouverture entre le fort de Bougie et de Saint-Julien n'est que de 2 480 mètres; le canal des Dardanelles, large de 1 600 mètres; l'entrée du Rio Janeiro, d'une largeur moindre encore, car, sur un point, elle n'excède pas 1 250 mètres.

donc sa route vers ce côté du détroit et évita ainsi complétement le feu du château de Kronenbourg, auquel elle cessa bientôt de répondre. Les boulets lancés par cette forteresse tombaient à plus de 200 mètres des vaisseaux anglais, qui, serrant impunément la côte de Suède, vinrent mouiller à midi près de l'île de Hueen, à 15 milles au-dessus de Copenhague. La division du capitaine Murray, après avoir lancé de très-loin un grand nombre de bombes sur la ville d'Elseneur et le château de Kronenbourg, appareilla à son tour; elle franchit le détroit à la suite de la flotte et hors de la portée du canon ennemi. Les Anglais n'eurent à regretter dans cette journée que la perte de quelques matelots atteints par les éclats d'une pièce de 24 qui creva à bord de L'ISIS. Du côté des Danois, 2 hommes furent tués et 15 assez dangereusement blessés par les bombes qu'avait lancées la flottille; mais le canon de Kronenbourg avertissait Copenhague de se préparer à de nouveaux sacrifices.

CHAPITRE III.

Combat de Copenhague. 2 avril 1801.

Dès que la flotte eut jeté l'ancre, l'amiral Parker s'embarqua avec lord Nelson et le contre-amiral Graves sur un de ses plus légers avisos, et se dirigea vers la ville afin d'en apprécier par lui-même les moyens de défense. Cette reconnaissance lui apprit que les rapports de M. Vansittart n'étaient en rien exagérés, et, le soir même, un conseil de guerre s'assembla à bord du LONDON. Il était difficile de concevoir un plan d'attaque qui n'exposât point aux plus grands dangers les bâtiments chargés de l'exécuter. Nelson mit un terme à toutes les hésitations en déclarant qu'il était prêt à tenter l'entreprise avec 10 vaisseaux. L'amiral Parker, qui montra dans toute cette campagne la plus noble abnégation personnelle, ne craignit point d'accepter l'offre de son lieutenant, et, de son propre mouvement, il ajouta 2 vaisseaux de 50 canons à l'escadre que Nelson avait demandée. L'impossibilité d'attaquer Copenhague par le nord de la Passe Royale étant suffisamment démontrée, il fut convenu que Nelson, avec ses

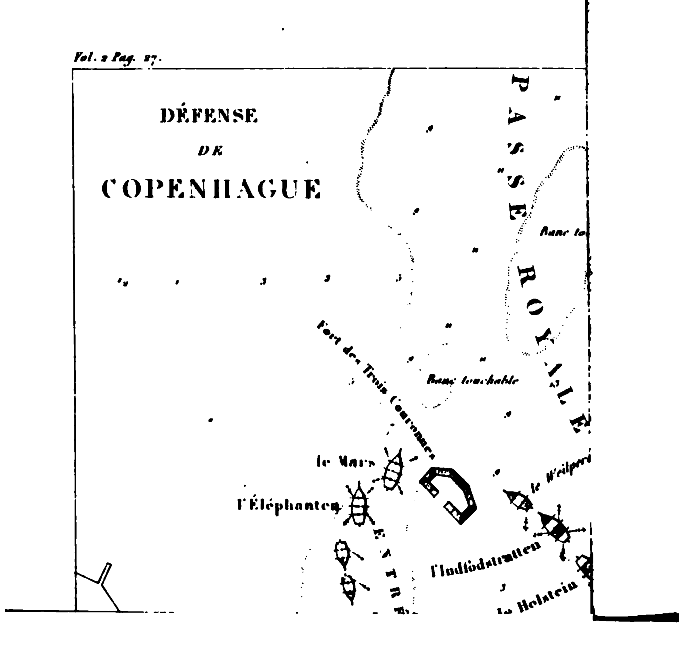
12 vaisseaux, 5 frégates et toute la flottille, composée de bombardes, de canonnières et de brûlots, descendrait la Grande Passe jusqu'à la hauteur de l'île d'Amack, et attendrait dans cette position que les vents, en soufflant du sud, lui permissent de remonter dans la Passe Royale. L'amiral Parker devait, de son côté, avec les 8 vaisseaux qu'il conservait sous ses ordres, venir mouiller au nord de cette passe, afin de prendre à revers la batterie des Trois-Couronnes, afin surtout de se mettre à portée de couvrir ceux des bâtiments de Nelson que leurs avaries obligeraient à sortir de la ligne. La nécessité pour ces bâtiments de passer, en se retirant du feu, sous les batteries qui défendaient de ce côté l'entrée de la rade de Copenhague, constituait en effet le plus grand danger de cette entreprise.

Pendant la nuit qui précéda son audacieuse tentative, Nelson s'occupa de baliser lui-même les abords du Middel-Grung, opération que les Danois, par un défaut de surveillance impardonnable, n'essayèrent point de troubler. Le demain, à une heure de l'après-midi, son
re, précédée par la frégate L'AMAZONE, que
com dait le brave capitaine Riou, donnait
Grande-Passe et ne jetait l'ancre qu'à
du s après avoir doublé, à l'aide
de brise, l'extrémité de ce

banc dangereux, dont le nom est resté célèbre dans les fastes maritimes de l'Angleterre. De ce mouillage, la division anglaise ne se trouvait plus qu'à 2 milles des navires danois, et elle était en position de se porter directement sur la ligne ennemie dès que le vent viendrait à changer. Cette nuit fut employée, comme la précédente, à sonder ces passes dont on avait alors une connaissance si imparfaite. Le capitaine Hardy, qui devait recevoir à Trafalgar les derniers embrassements de Nelson, avait quitté LE SAINT-GEORGE pour suivre l'amiral, auquel il était tendrement attaché. Il voulut se charger lui-même de cette exploration. Se servant d'une longue perche pour mesurer la profondeur de l'eau, afin de n'éveiller par aucun bruit l'attention de l'ennemi, il put arriver jusqu'au premier vaisseau danois et s'assurer que l'escadre ne rencontrerait aucun obstacle sur son passage. Quant à Nelson, il ne put fermer l'œil de la nuit. Il en passa une partie à dicter ses ordres, car le vent venait de changer et promettait de favoriser le lendemain ses projets. La ligne danoise, composée de 18 navires, occupait un espace d'environ 1 mille et demi, et couvrait, de la batterie des Trois-Couronnes jusqu'à l'île d'Amack, le front de Copenhague. La manœuvre des vaisseaux anglais devait consister à prolonger cette ligne et à s'arrêter, en laissant tomber une ancre de l'arrière, au poste qui

leur était assigné à l'avance par le travers d'un bâtiment ennemi. Les frégates devaient agir sur les deux extrémités de la ligne.

A neuf heures du matin, l'escadre anglaise mit sous voiles, et le vaisseau l'Edgar donna le premier dans la passe. L'Agamemnon eût dû le suivre, mais le courant violent, qui portait alors vers le nord ne lui permit point de doubler l'extrémité du Middel-Grund; et bien qu'il essayât de se touer avec des ancres à jet, il ne put jamais parvenir à s'élever au vent de ce banc. Le Polyphemus prit sa place et s'avança suivis de l'Isis. Le cinquième vaisseau, la Bellone, serra de trop près le Middel-Grund, et s'échoua à environ 450 mètres de l'arrière-garde danoise. Le Russell, qui venait après lui, fut entraîné par son exemple dans la même faute et s'échoua à son tour. Ce double accident pouvait causer la perte de l'escadre anglaise; car, les pilotes n'ayant cessé de répéter, contrairement aux assertions du capitaine Hardy, que la profondeur de l'eau était moindre du côté de la ligne ennemie que du côté du banc de sable, il avait été prescrit aux vaisseaux anglais de serrer toujours de préférence le Middel-Grund. La fortune de Nelson voulut que le vaisseau qui marchait après le Russell fût précisément celui qu'il montait lui-même. Avec le coup d'œil d'un marin habitué dès l'enfance à manœuvrer au milieu des roches et des hauts-fonds, il


DÉFENSE
DE
COPENHAGUE
PASSE ROYALE
Banc touchable
Fort des Trois Couronnes
le Mars
l'Éléphanten
l'Indfödstratten
le Holstein
ENTRÉ

jugea que le capitaine Hardy avait raison contre tous les pilotes. Donnant l'ordre de laisser les vaisseaux échoués sur la droite, il rentra dans le chenal et vint mouiller à 200 mètres environ du *Dannebrog*, que montait le commodore Fischer. L'arrière-garde imita sa manœuvre, et, à onze heures et demie, à l'exception des trois vaisseaux déjà cités, L'AGAMEMNON, LA BELLONE et LE RUSSELL, tous les vaisseaux anglais se trouvèrent en ligne. Depuis plus d'une heure, l'action était engagée entre l'avant-garde et la flotte danoise. Deux bombardes, les seules qui eussent pu atteindre leur poste, ouvrirent, par-dessus les deux flottes, le feu de leurs mortiers sur l'arsenal et sur la ville.

Quant à l'amiral Parker, il avait mis sous voiles avec ses 8 vaisseaux en même temps que l'escadre de Nelson ; mais, ayant contre lui le vent et le courant, il fut obligé de jeter l'ancre beaucoup trop loin des batteries du nord, et ne put être d'aucun secours à la division engagée. Il détacha cependant vers l'amiral Nelson 3 vaisseaux destinés à remplacer ceux dont les services se trouvaient en partie paralysés, et attendit avec anxiété l'issue d'un combat auquel il ne pouvait prendre part.

Les Danois déployèrent en ce jour une valeur héroïque. L'action durait depuis plus de trois heures sans que leur feu eût paru se ralentir. L'amiral Parker, témoin de cette résistance inattendue, se

désolait de son inaction. « Ce feu est trop vif, disait-il aux officiers qui l'entouraient, pour que Nelson puisse le soutenir longtemps. S'il doit se retirer, il faut que ce soit moi, dût ma réputation personnelle en souffrir, qui lui en fasse le signal, car il y aurait lâcheté de ma part à lui laisser la responsabilité d'une pareille démarche. » Emporté par ce mouvement généreux, mais inconsidéré, il fit signal à Nelson de cesser le combat. On sait comment cet ordre fut accueilli. « Foley, dit Nelson en se tournant vers le capitaine de L'ÉLÉPHANT vous savez que je n'ai qu'un œil, et, certes, j'ai bien le droit d'être aveugle quelquefois. — Sur mon honneur, ajouta-t-il en plaçant sa longue-vue sur l'œil qu'il avait perdu au siége de Calvi je ne vois pas le signal de Parker. Conservez mon signal de serrer l'ennemi au feu, et clouez-le, s'il le faut, au grand mât du vaisseau. C'est ainsi que je réponds à des signaux pareils. » L'escadre anglaise dut son salut à cette noble audace. Si Nelson, obéissant aux ordres de l'amiral Parker, eût donné le signal de la retraite, la plupart de ses vaisseaux, à demi dégréés, ne seraient point sortis du chenal compliqué dans lequel ils étaient engagés. La batterie des Trois-Couronnes, presque intacte encore, leur fermait la retraite et tenait en échec la division de l'amiral Parker.

3 frégates et 2 corvettes avaient pris, sous les

ordres du capitaine Riou, le poste que devaient occuper LA BELLONE et LE RUSSELL par le travers de ce formidable ouvrage. Favorisée par le faible tirant d'eau de ses bâtiments, cette division pouvait exécuter sans peine la manœuvre signalée par l'amiral Parker. Les avaries qu'elle avait éprouvées lui rendaient d'ailleurs cette retraite nécessaire. Elle coupa ses câbles et se dirigea, poursuivie par une dernière bordée, qui fut très-meurtrière, vers les vaisseaux qui l'attendaient en dehors. Au moment où L'AMAZONE, en abattant, présentait sa poupe aux batteries ennemies, le capitaine Riou fut coupé en deux par un boulet. Cet excellent officier se retirait le désespoir dans l'âme. « Que va penser de nous lord Nelson ? » disait-il avec amertume. Assis sur un canon et déjà blessé d'un éclat de bois à la tête, il encourageait ses matelots, occupés à brasser la grande vergue, quand il reçut le coup mortel.

Ce ne fut qu'à une heure et demie que le sort sembla se décider en faveur de l'escadre anglaise. Les câbles d'un vaisseau danois, *le Sycælland* et d'une grosse corvette de 20 canons de 24, *le Rendsborg* , avaient été coupés par les boulets ennemis. Ces deux bâtiments allèrent s'échouer en dérivant, la corvette sur un banc de sable, le vaisseau sous la batterie des Trois-Couronnes : il en résulta un vide funeste dans la ligne d'embossage.

Un vieux vaisseau à trois ponts que les Danois avaient rasé et armé de 515 hommes d'équipages et de 56 pièces de canon, *le Provestein*, fut le premier de leurs bâtiments qui succomba. Il formait vers le sud la tête de la ligne et s'appuyait, bien que de trop loin, aux batteries de l'Ile d'Amack. Ce vaisseau avait à combattre L'ISIS et LE POLYPHEMUS et recevait, d'une frégate mouillée sur son avant, des bordées qui, le prenant de bout en bout, eurent bientôt mis la plupart de ses canons hors de service. Dans cet état, il refusait encore de se rendre. M. de Lassen, qui le commandait, après avoir combattu pendant près d'une heure avec trois pièces, les seules qui ne fussent point démontées, se jeta à la nage pour ne pas amener son pavillon et fut recueilli par les embarcations danoises avec une centaine d'hommes qui échappèrent ainsi à cette boucherie. Au centre, *le Dannebrog* supportait depuis le commencement de l'action l'effort de trois vaisseaux anglais. Le feu s'était déclaré à bord de ce vaisseau, et le commodore Fischer avait dû transporter son guidon sur *le Holstein*, que venaient d'assaillir, à l'autre extrémité de la ligne, LE MONARCH et LE DEFIANCE. Vers deux heures, malgré tous les efforts qu'on avait pu faire pour s'en rendre maître, l'incendie éclata à bord du *Dannebrog* avec une soudaine violence. Ce vaisseau, sur lequel L'ÉLÉPHANT et LE

GLATTON tiraient alors à mitraille, se vit perdu sans ressource ; il coupa ses câbles et dériva lentement vers la plage, pendant que la flamme sortait en tourbillons par les écoutilles et par les sabords. Les matelots qui pouvaient encore se mouvoir se jetèrent à l'eau pour échapper aux horreurs de l'incendie ; mais, sur 336 hommes dont se composait l'équipage du *Dannebrog*, 270 étaient déjà hors de combat, et l'on ne parvint à soustraire aux flammes qu'un bien petit nombre de ces victimes héroïques. Les batteries flottantes mouillées près du vaisseau du commodore se trouvèrent alors écrasées par le feu de l'avant-garde anglaise, qui n'avait plus d'ennemis sérieux à combattre. Les vainqueurs cependant ne pouvaient amariner aucun des navires qu'ils avaient réduits. Dès que leurs canots s'en approchaient, ils étaient accueillis par une fusillade qui les obligeait à se retirer. *Le Provestein* même, *le Vagrien*, abandonnés par leurs équipages, étaient encore défendus par les batteries de l'île d'Amack, qui ne permettaient point à l'ennemi de s'en emparer.

A l'aile gauche, les Danois combattaient avec moins de désavantage. Le prince royal s'était porté de ce côté, et du haut d'une batterie, il donnait ses ordres, indiquant avec le tact d'un vieux capitaine les mesures les plus propres à rétablir le combat. Une foule ardente et dévouée

l'entourait et sollicitait la faveur de faire partie des renforts qui renouvelaient sans cesse les équipages décimés par l'ennemi. C'est ainsi que tel vaisseau dont les Anglais croyaient avoir fait taire l'artillerie leur ripostait tout à coup avec une nouvelle vigueur. Le capitaine Thura, du vaisseau *l'Indfodstratten*, était tombé des premiers sous le feu du DEFIANCE, que montait l'amiral Graves. Tous ses officiers, à l'exception d'un lieutenant, avaient été tués ou grièvement blessés. On vint prévenir le prince royal de la situation désespérée de ce vaisseau. « Thura est mort, messieurs, dit le prince aux officiers qui se trouvaient près de lui : qui de vous veut prendre sa place ? — S'il plaît à Dieu, j'en aurai encore la force, » répondit Schrœdersee, brave officier que sa mauvaise santé avait obligé tout récemment de donner sa démission, et, sans attendre le consentement du prince, il sauta dans le canot qui le transporta à bord de *l'Indfodstratten*. En arrivant sur le pont de ce vaisseau, il se trouva entouré de cadavres et de blessés. A peine avait-il donné ses premiers ordres, qu'il tomba mort lui-même à côté du capitaine qu'il était venu remplacer. Un lieutenant qui l'avait accompagné pris alors le commandement du vaisseau, et n'amena qu'à la dernière extrémité.

Nelson, effrayé d'une victoire qui, si chèrement achetée, ne lui livrait pas encore l'issue de la Passe

Royale, cherchait un moyen d'entrer en pourparler avec l'ennemi. Il crut en trouver l'occasion dans la résistance, illégale selon lui, qui l'empêchait de se saisir des bâtiments danois dont il avait fait amener le pavillon, et il envoya un parlementaire au prince royal pour protester contre ces procédés irréguliers. Un jeune capitaine anglais qui avait servi pendant plusieurs années dans la marine russe, sir Frederick Thesiger, remplissait auprès de Nelson les fonctions d'aide de camp. Ce fut lui qui porta au prince royal les réclamations de l'amiral anglais. Pendant que sir Frederick Thesiger s'acquittait de cette mission, la canonnade était complétement éteinte en arrière de L'ÉLÉPHANT; mais LE GANGES, LE MONARCH et LE DEFIANCE souffraient encore beaucoup du feu de l'ennemi. A deux heures et demie, le commodore Fischer se vit cependant obligé d'abandonner *le Holstein*, sur lequel il s'était transporté après l'incendie du *Dannebrog*. Ce vaisseau et *l'Indfodstratten* étaient réduits. Deux batteries flottantes, mouillées près de ces bâtiments, ne se trouvant plus soutenues, amenèrent leur pavillon, et la corvette *l'Elven*, démâtée de tous mâts, les canonnières *le Nybord* et *l'Aggershuus*, coulant bas d'eau, se jetèrent à la côte ou cherchèrent un abri sous les fortifications de Copenhague. Après quatre heures d'un combat acharné, les Danois avaient laissé 6 vaisseaux de

ligne, 7 navires d'un échantillon inférieur, et 1 800 hommes sur le champ de bataille. La journée était donc entièrement perdue pour eux, et le front de leur ville complétement découvert, quand sir Frederick Thesiger parvint auprès du prince royal. Les Danois n'étaient point toutefois à la merci de leurs adversaires. A l'entrée du port intérieur, et sous les ordres du commodore Stein Bille, deux pontons portant 134 canons, *le Mars* et *l'Elephanten;* 2 vaisseaux de 74, *le Danemark* et *le Trekroner*; 1 frégate, *l'Iris;* 2 bricks et 14 chebecks, armés chacun de 2 pièces de 24, défendaient, avec la batterie des Trois-Couronnes, l'arsenal et l'escadre, principal objet de la convoitise des Anglais et de la sollicitude du Danemark. On s'était préparé à enlever la batterie d'assaut, mais cette opération avait été reconnue impraticable, et les capitaines Foley et Freemantle, dans lesquels Nelson avait toute confiance, insistaient pour qu'au lieu de porter de nouvelles forces sur ce point, on se hâtât de sortir de la Passe Royale.

L'escadre anglaise avait trop souffert déjà pour n'être pas disposée à écouter les conseils de la prudence. Elle comptait 1 200 hommes hors de combat, 308 de plus qu'à Aboukir. L'EDGAR et L'ISIS, qui avaient combattu l'héroïque *Provestein;* LE MONARCH, opposé au *Holstein,* avaient, à eux seuls, 120 morts et 363 blessés. Jamais les An-

glais n'avaient livré de bataille aussi meurtrière. Leurs mâts, leurs voiles, leur gréement, étaient hachés et criblés de boulets. La crainte de s'échouer les avait empêchés de serrer les Danois d'aussi près que Nelson en avait l'intention; ils n'avaient combattu qu'à la distance moyenne de 3 ou 400 mètres des bâtiments d'un fort échantillon qui, sans mâts pour la plupart, disparaissaient souvent au milieu de la fumée; et ils n'avaient pu tirer de leur artillerie, de leurs caronades de 68 surtout, nouvelle arme à courte portée, récemment sortie des fonderies écossaises, tout le parti qu'ils en eussent tiré dans un engagement bord à bord. Leur victoire cependant avait été complète. Ils étaient libres de faire avancer leurs bombardes contre Copenhague dès que le temps serait plus favorable, et il dépendait d'eux de couvrir la capitale du Danemark de leurs projectiles. Toutefois un bombardement, sur tout un bombardement maritime, n'est point chose si terrible qu'on pense : on pouvait effrayer des femmes et des enfants, causer quelques malheurs individuels, allumer l'incendie sur plusieurs points de cette grande ville, sans triompher pour cela de la résistance d'une population héroïque. Si le prince royal eût su envisager de sang-froid cette perspective, les Anglais, opérant le soir même leur mouvement de retraite sous le feu des batteries ennemies, n'eus-

sent point assurément sauvé tous leurs vaisseaux ; mais, pour rejeter les avances de Nelson, il eût fallu rester insensible à cet affreux spectacle du *Dannebrog*, sautant en l'air avec presque tous ses blessés ; il eût fallu se résigner à demander de nouveaux sacrifices à cette brave population déjà si maltraitée, et le prince Frédéric, qui, après un long règne, a emporté dans la tombe, au mois de décembre 1839, les regrets de tout un peuple, possédait trop bien les qualités d'un bon roi pour avoir cette cruelle constance. Il donna l'ordre de cesser le feu, et expédia à bord de L'ÉLÉPHANT son aide de camp, le général Lindholm. Cet officier était porteur d'une simple question : « Quel était le but de la lettre de lord Nelson ? — Ce n'est que par un sentiment d'humanité, répondit l'amiral, que j'ai envoyé un parlementaire au prince royal. J'ai voulu laisser aux Danois la faculté de transporter leurs blessés à terre. Les bâtiments qui ont amené leur pavillon m'appartiennent ; je les brûlerai ou les emmènerai suivant ma convenance ; leurs équipages seront considérés comme prisonniers de guerre. C'est à ces conditions que je consens à suspendre les hostilités ; mais je n'aura jamais remporté de plus grande victoire qu'en ce jour, si ce pavillon de trêve peut être le présage d'une union solide et durable entre le souverain de la Grande-Bretagne et Sa Majesté le roi de

Danemark. Mon aide de camp portera cette réponse au prince. Il n'appartient toutefois qu'à l'amiral Parker de fixer la durée de cette suspension d'armes, et ce n'est qu'à bord du LONDON que vous pouvez en conférer. »

Près de quatre milles séparaient alors LE LONDON de L'ÉLÉPHANT. Le général Lindholm consentit cependant à se rendre à bord de ce vaisseau. A peine avait-il quitté L'ÉLÉPHANT, que Nelson fit signal à son escadre d'appareiller par un mouvement successif, et de sortir du chenal en passant sous la batterie des Trois-Couronnes. L'exécution de cette manœuvre prouva combien elle eût été impraticable avant la suspension des hostilités. LE DÉFIANT et L'ÉLÉPHANT s'échouèrent à portée de canon des batteries danoises ; une frégate se jeta également sur le Middel-Grund ; le tiers de la flotte anglaise se trouvait à la côte. Le moment, il faut bien l'avouer, eût été mal choisi pour se montrer exigeant. Nelson, qui s'était empressé de suivre le général Lindholm à bord du LONDON, engagea vivement l'amiral Parker à convenir d'une trêve de vingt-quatre heures, pendant laquelle on pourrait relever les vaisseaux échoués et entamer des négociations plus sérieuses.

HAPITRE IV.

... entre la flotte anglaise et le D...
... 2 avril 1801.

... de fatigue, les Anglais ne pe...
... de cette trève inespéré...
... de la division de s...
... pendant la nuit leu...
... leurs prises ho...
... danoises; ils s'emparère...
... *S...land*, dont la captu...
... et que le commandant ...
... provoqué en du...
... par le commodore Stein Bill...
... enlever sous la volée de s...

... employée par le
... pour Copenhague. A
... et mourants qu'o...
... parmi ces cadavr...
... les dernie...
... chercher u...
... des femmes éploré...
... de leurs gémissements, o...
... vers la campagne, em...

portant leurs enfants dans leurs bras. On pleurait les pertes de la veille; on fuyait les dangers qu'on appréhendait pour le lendemain. Cette grande cité n'était pas encore habituée aux malheurs de la guerre; les plus vieux habitants de Copenhague n'avaient jamais entendu le canon de l'ennemi gronder sous ses murs. A la douleur publique, l'orgueil national mêlait cependant une noble exaltation; on se sentait grandi aux yeux de l'Europe par cette honorable défaite, et on s'encourageait mutuellement à ne pas démentir ces glorieux précédents.

Le soir même, Nelson eut une entrevue avec le prince royal. Il descendit à terre, accompagné des capitaines Hardy et Freemantle; une escorte nombreuse l'attendait sur le rivage et le conduisit jusqu'au palais. Il traversa ainsi une foule compacte et menaçante accourue sur son passage, et porta au prince les propositions de l'amiral Parker. Ce dernier voulait que le Danemark s'engageât à rompre immédiatement avec ses alliés, à ouvrir ses ports aux vaisseaux anglais et à désarmer son escadre. Ces prétentions hautaines vinrent échouer devant la fermeté du prince royal. « Je ne fonde point grand espoir sur le succès de cette négociation, écrivait le lendemain lord Nelson au premier ministre d'Angleterre, sir Henry Addington. Il me paraît clairement démontré que le Danemark pré-

férerait en ce moment notre amitié à toutes ses alliances, si la terreur que lui inspire la Russie ne l'emportait sur toute autre considération. » La honte et non pas le danger de cette défection était en effet le plus grand obstacle à un arrangement pacifique ; mais ce point d'honneur n'était pas le seul lien qui attachât le Danemark à la cause commune. Traiter avec l'Angleterre, c'était sacrifier les droits de son pavillon, et, même en cette extrémité, le prince royal ne pouvait se résigner à cette humiliation. « Souffrir que nos bâtiments de guerre soient arrêtés, disait-il à l'amiral ; voir une flotte danoise interceptée par le plus méchant corsaire ; ce corsaire visiter les navires d'un convoi l'un après l'autre et enlever, suivant son bon plaisir, ceux qui lui paraîtront suspects ; voilà ce que le Danemark ne saurait admettre ! »

Un armistice militaire qui laissait la flotte anglaise libre de se porter contre les Suédois et les Russes, tel fut le point de départ des négociations qui suivirent la première conférence de Nelson et du prince de Danemark. Les amiraux anglais rencontrèrent dans le conseil d'État, auquel le prince royal soumit leurs propositions, un adversaire plus habile et plus persévérant encore que le prince lui-même. Le comte de Bernstorff, ministre des affaires étrangères, disputa le terrain pied à pied à la fougueuse impatience de Nelson. « Laissez-là,

lui écrivait ce dernier, votre duplicité ministérielle, et souvenez-vous que voús avez à traiter avec des amiraux anglais *qui sont venus à vous le cœur sur la main.* » Peu touché de cette franchise et peu ému de cette rudesse, le comte de Bernstorff voulait donner aux Suédois, dont la flotte venait enfin de prendre la mer, et aux Russes, encore arrêtés dans le port de Revel, le temps de mettre leurs vaisseaux à couvert dans les rades de Carlscrona et de Cronstadt. Il comprenait très-bien que, si le Danemark se hâtait de subir la loi du vainqueur. Nelson entrait immédiatement dans la Baltique, y accablait les alliés dispersés et revenait à Copenhague avec de nouvelles exigences.

Pendant que les négociations traînaient ainsi en longueur, l'amiral Parker s'occupait de détruire ses prises et de faire avancer ses bombardes dans la Passe Royale. Les Danois élevaient de leur côté, de nouvelles batteries, et attendaient de pied ferme la reprise des hostilités. Ce ne fut que cinq jours après l'entrevue de Nelson et du prince que les conditions de l'armistice furent définitivement arrêtées; il fut ratifié le 9 avril par le prince royal et l'amiral Parker. Dans cet intervalle, le gouvernement danois avait appris la mort de Paul Ier, assassiné dans la nuit du 23 au 24 mars, et il se décida à souscrire aux propositions des amiraux anglais avant que cette nouvelle, qu'on réussit à leur dis-

la ville de Copenhague, incendiée par les bombes et les boulets rouges qu'on fit pleuvoir sur elle, ne succomba cette fois que devant un siége régulier.

[illegible]TRE V.

[illegible] de la Baltique.

[illegible]

[illegible] encore la mort [illegible] successeur, la [illegible] commencée. [illegible] le Danemark, si [illegible] la Suède et de la [illegible] temps pré- [illegible] conclusion de l'ar- [illegible] écrivait-il, le [illegible] Il y a quinze [illegible] et je réponds [illegible] qu'avec la [illegible].

[illegible] de sir [illegible] ce [illegible] ne fut que [illegible] et après [illegible] [illegible] mais pour ran-

chir les bancs qui s'étendent entre les îles d'Amack et de Saltholm, il fallut transporter l'artillerie de la plupart des vaisseaux à bord de navires de commerce, et encore, malgré cette précaution, plusieurs bâtiments touchèrent-ils plus d'une fois pendant ce périlleux passage. Enfin, après bien des peines, les Anglais, au grand étonnement des marins du Nord, pénétrèrent, le 12 avril, dans la Baltique, par une route qu'on avait crue à jamais fermée aux grandes flottes de guerre. Avec 16 vaisseaux de ligne, sir Hyde Parker se porta immédiatement sur l'île de Bornholm, où il espérait surprendre l'escadre suédoise; il était déjà trop tard: cette escadre, avertie des événements de Copenhague, s'était réfugiée à Carlscrona. Parker l'y suivit; mais il reçut, le 23 avril, une lettre du comte de Pahlen, qui lui annonçait la mort de Paul Ier et le désir de l'empereur Alexandre de voir renaître entre les deux cours les relations amicales un instant interrompues. Cette lettre le décida à suspendre ses opérations et à venir mouiller dans la magnifique baie de Kioge, située au-dessous de Copenhague. Il y trouva l'ordre de rentrer en Angleterre et de remettre à lord Nelson le commandement de la flotte.

L'attitude expectante qu'avait adoptée sir Hyde Parker en apprenant un événement devant lequel devait s'écrouler d'elle-même la confédération ma-

[illegible] Embar-
[illegible] à
[illegible] pour
[illegible] rtagea
[illegible] mau-
[illegible] port de
[illegible] et, la
[illegible] vée im-
[illegible] re frap-
[illegible] res de
[illegible]

de Dieu, subsistera toujours, je l'espère entre nos deux gracieux souverains. Ma présence dans le golfe de Finlande sera également d'un grand secours aux navires de commerce anglais qui ont passé cet hiver en Russie. J'ai pris soin qu'il n'y eût dans l'escadre que j'amène avec moi ni *bombardes* ni *brûlots*, afin de montrer d'une manière plus évidente encore que je n'ai d'autre intention que de témoigner à Sa Majesté Impériale le profond respect que j'ai pour sa personne. »

Un vent favorable conduisit rapidement *cette escadre pacifique* à l'entrée du golfe de Finlande. Le 12 mai, elle jetait l'ancre dans la baie de Revel; mais, depuis le 3 mai, la flotte russe avait quitté ce port. Elle avait scié la glace, encore épaisse de six pieds, qui barrait l'entrée du bassin intérieur dans lequel elle avait passé l'hiver et s'était réfugiée à Cronstadt. Ce port situé au fond du golfe de Finlande, arsenal militaire et boulevard de Saint-Pétersbourg, était, comme le port suédois de Carlscrona, défendu par un goulet étroit et de fortes batteries qui pouvaient défier l'audace de Nelson lui-même. Aussi le gouvernement russe, rassuré sur le sort de sa flotte, ne s'en montra-t-il que plus offensé de la présence de l'escadre anglaise dans la baie de Revel. Le comte de Pahlen écrivit immédiatement à Nelson que l'empereur ne jugeait point une semblable démarche compatible avec le vif désir manifesté par le cabinet britannique de rétablir la bonne intelligence qui avait régné si long-

vel. » En traversant la Baltique, la flotte anglaise rencontra la frégate LA LATONE, qui portait à Saint-Pétersbourg le nouvel ambassadeur chargé de terminer les différends survenus entre les deux cours, et lord Saint-Helens, auquel il était réservé de consacrer, par une convention formelle, le principe si longtemps contesté de la visite des bâtiments neutres, réussit sans doute à convaincre l'impatient amiral que toute démonstration impérieuse de la part de l'Angleterre ne pouvait qu'être préjudiciable au succès des négociations qu'il allait entamer. Après sa malencontreuse excursion à Revel, Nelson se vit donc condamné à rester spectateur passif des efforts de la diplomatie. Plus inquiet alors et plus agité que jamais, il ne passa plus un jour sans importuner l'amirauté de ses plaintes et sans solliciter son rappel. « Cet air vif du Nord, écrivait-il à ses amis, me glace jusqu'au fond du cœur. Je suis un homme mort, si je ne rentre en Angleterre, et pourtant (ajoutait-il par un de ces mouvements sublimes qui rachetaient amplement ses boutades), *je ne voudrais pas mourir d'une mort naturelle!* »

Serviteur inappréciable quand il fallait combattre, Nelson mettait à de fortes épreuves la patience de l'amirauté, dès que son activité manquait d'aliment. Un chef aussi facilement irritable était d'ailleurs un mauvais interprète des intentions pacifiques du ministère Addington. Ce ne fut donc

point sans une secrète satisfaction que l'amirauté consentit à faire droit aux demandes réitérées de Nelson et se décida à lui envoyer un successeur; mais, dans la flotte anglaise, cette nouvelle causa un deuil universel; car Nelson était resté pour ses matelots et ses officiers le chef affectueux et dévoué qu'il était aux jours de sa jeunesse.

Son plus grand soin était d'assurer l'approvisionnement de son escadre et de procurer aux équipages une nourriture saine et abondante. La flotte était sans cesse en mouvement pour cet objet; mouillée dans la baie de Kioge ou devant le port de [illegible], sur la côte du Mecklenbourg, il était rare qu'elle manquât de vivres frais. Un autre objet attirait aussi toute la sollicitude de Nelson : c'était la conservation et l'emploi judicieux des cordages de rechange embarqués sur la flotte. Aussi, grâce à [illegible] sévère dont l'Angleterre n'a point [illegible]. Ne connaissait-il point ces dé[illegible] d'amiraux ne cessaient de se [illegible] écrivait-il à l'amirauté, [illegible] beaucoup de besoins [illegible] nous n'en avons pas de [illegible] résultat. Nelson n'épar[illegible]. A quatre ou cinq [illegible]. Jamais il ne dé[illegible]. Un ou deux [illegible] lui ce repas mati-

nal; car Nelson aimait cette joyeuse pépinière de la flotte, et ne craignait point de rire avec ces enfants, se montrant souvent plus enfant qu'eux-mêmes. A huit heures, le service de propreté se trouvait invariablement terminé à bord de chaque vaisseau, et, jusqu'au coucher du soleil, il ne se passait rien dans l'escadre qui échappât à l'œil toujours ouvert de son commandant en chef.

La santé de Nelson était cependant assez gravement altérée au moment où il déployait cette merveilleuse activité. Elle subissait l'influence de l'extrême agitation d'esprit qu'il avait éprouvée depuis la conclusion de l'armistice. Chez lui, le trouble de l'âme se trahissait presque toujours par une petite fièvre nerveuse et par des étouffements qu'il attribuait encore à la poursuite infructueuse de l'armée française en 1798. « Cette campagne m'a brisé le cœur, disait-il souvent, et à chaque émotion nouvelle j'en ressens les effets. » Son irritabilité naturelle empruntait d'ailleurs un nouveau degré d'énergie à l'indifférence avec laquelle le glorieux combat de Copenhague avait été accueilli en Angleterre. Ce brillant épisode d'une campagne aventureuse n'avait point l'éclat des grandes journées de Saint-Vincent et d'Aboukir. Il valut à Nelson le titre de vicomte; mais la cité de Londres s'abstint de voter aux vainqueurs des remercîments qu'elle allait accorder à l'expédition cent fois moins

périlleuse qui, partie des côtes de Caramanie sous les ordre de lord Keith, nous obligeait en ce moment même à évacuer l'Égypte.

« J'ai attendu avec la plus grande patience (écrivait Nelson au lord maire, un an après avoir quitté la Baltique) que les moindres services rendus au pays eussent attiré l'attention de la cité de Londres avant d'exprimer la profonde douleur que j'éprouve en voyant les officiers employés sous mes ordres, des gens qui ont livré la sanglante bataille et remporté la plus complète victoire qu'on puisse citer dans cette guerre, privés de l'honneur de recevoir de cette grande cité un témoignage d'appobation que d'autres plus heureux ont si facilement obtenu... Mais le lord maire comprendra que, si l'amiral Nelson pouvait oublier les services de ceux qui ont combattu sous ses ordres, il se montrerait peu digne d'être secondé par eux comme il l'a toujours été. »

Malgré ce détour honorable, il y avait peu de dignité à solliciter d'une façon si pressante les suffrages du pays et à vouloir faire violence à son admiration. Disons-le, cependant, cette ardeur indiscrète, qui conviendrait mal sans doute à un homme d'État, il la faut excuser peut-être chez un homme de guerre. Elle semble indiquer, il est vrai, plus d'amour de la gloire que de patriotisme, plus de passion que d'élévation véritable ; mais tel est trop souvent de nos jours l'indispensable mobile de l'héroïsme militaire.

Le vice-amiral Pole avait été désigné pour remplacer Nelson dans le commandement de la Bal-

tique. Le 19 juin 1801, il arbora son pavillon à bord du SAINT-GEORGE, et Nelson, refusant la frégate que son successeur voulait mettre à sa disposition, quitta la baie de Kioge sur un petit brick qui le débarqua le 1er juillet à Yarmouth. Son premier soin fut d'aller visiter dans les hôpitaux de cette ville les matelots et soldats blessés devant Copenhague. Le soir même, après avoir accompli ce pieux devoir, il partit pour Londres, où l'attendaient sir William et lady Hamilton.

CHAPITRE VI.

Défaite des Anglais devant Boulogne. 16 août 1801.

A son arrivée en Angleterre, Nelson trouva les esprits préoccupés d'un nouveau danger. Délivré par la paix de Lunéville de toute inquiétude du côté du continent, Bonaparte songeait à transporter ses légions sur le sol britannique, et menaçait déjà le cabinet de Saint-James de conduire jusqu'à Londres les soldats qui avaient deux fois conquis l'Italie. Le port de Boulogne devait être le rendez-vous de l'immense flottille qu'il avait donné l'ordre de construire sur tous les points de la Manche. L'invasion de l'Angleterre, au moyen de canonnières et de bateaux plats, était depuis longtemps un des plans favoris du premier consul. Il l'avait suggéré au Directoire dès l'année 1797, il le reprenait en 1801, et, trois ans plus tard, il devait lui donner des proportions gigantesques. Au mois de juillet, neuf divisions de canonnières et les troupes qu'elles pouvaient transporter se trouvèrent réunies à Boulogne sous les ordres du contre-amiral Latouche Tréville. Ce n'était pas sans doute la première fois que ces menaces d'invasion alarmaient l'Angleterre, mais jamais elles n'avaient retenti

d'aussi près à ses oreilles. Le ministère Addington crut donc devoir prendre en sérieuse considération l'agitation publique, et l'amirauté s'empressa de déférer au vœu populaire en nommant, le 24 juillet, le vice-amiral Nelson au commandement de l'escadre de défense rassemblée entre Orfordness et Beachy-Head.

Nelson comptait alors au sein de l'amirauté deux amis éprouvés : le comte de Saint-Vincent et sir Thomas Troubridge. Ce dernier, dont nous avons pu admirer déjà l'amitié courageuse, n'était pas seulement un des meilleurs officiers de la marine anglaise, aussi plein de ressources, suivant l'expression de Nelson, que son vieux CULLODEN était plein d'accidents; c'était aussi, le comte de Saint-Vincent aimait à le proclamer, un conseiller inappréciable, brave comme son épée, rigide et sans tache comme elle. Il professait une admiration sincère pour le vainqueur d'Aboukir; mais, profondément affligé de la funeste passion qui dominait son héros, il craignait que ce bras heureux et fort, qui avait deux fois sauvé l'Angleterre, ne s'énervât bientôt dans la mollesse. Aussi Nelson était-il à peine investi du commandement de l'escadre de défense, que déjà le comte de Saint-Vincent et Troubridge le pressaient de partir pour la rade des Dunes, où une frégate était prête à arborer son pavillon.

Tous ces efforts d'une affection austère étaient

[illegible] Rousseau
[illegible] joug de
[illegible] sa
[illegible] à sa
[illegible] plus hu-
[illegible] le 6 jan-
[illegible] dans
[illegible] février 1810,
[illegible] église pa-
[illegible] enregistré
[illegible] Hora-
[illegible] représenter
[illegible] peu soin
[illegible] on n'en
[illegible] ations
[illegible] naissance de
[illegible] des
[illegible] amiral
[illegible] pour sa
[illegible] es
[illegible] son père
[illegible] abré-
[illegible] vers
[illegible] aveugle-
[illegible] reproche.

[illegible] la révé-
[illegible] dans
[illegible] enfants.

Ce fut à cette époque que Nelson chargea sir William de faire en son nom l'acquisition du joli manoir de Merton-Place, situé à 8 milles de Londres. Son dessein, en achetant cette maison de campagne, était de la laisser après lui à lady Hamilton, et jusque-là d'y vivre avec ses amis sur le pied de la plus intime communauté. Misérable passion ! fatal écueil d'un grand caractère ! Cet homme, auquel le ciel avait départi le génie des combats, que l'Angleterre en ses jours d'alarmes opposait à ses ennemis comme un bouclier, eût vingt fois déserté ce poste d'honneur pour voler à d'indignes amours, si Troubridge et le comte de Saint-Vincent ne l'eussent retenu par leurs supplications. « Votre présence sur nos côtes, lui écrivait ce dernier, a produit un si heureux effet sur l'opinion publique, qu'il est bien désirable que vous puissiez prendre sur vous de renoncer à votre projet de venir à Londres. »

A ces sages remontrances, Nelson répondait par des doléances et des murmures. Il se plaignait du froid, — Troubridge l'engageait à porter des gilets de flanelle ; — du mal de mer, — le comte de Saint-Vincent l'encourageait doucement à prendre patience. « Le commandement dont vous êtes chargé, lui disait-il, ne vous oblige point à tenir la mer par des temps forcés. Ne songez donc pas à le quitter dans un moment où aucun Anglais



malheureusement
lien enchaînait à
cette femme
glorieuse
mémoire,

et de main de maître la physionomie générale de son plan d'attaque et de défense; à dessein, il s'abstient d'en fixer les contours. Un génie novice aurait peur de rester incomplet; Nelson craint au contraire d'être trop explicite. Il s'arrête où l'imprévu commence, et fuit cette précision qui, sur un terrain si vague encore et si étendu, laisserait une porte ouverte à l'inertie et à l'indécision.

Suivant lui, le premier consul ne devait avoir en vue que de tenter un coup de main sur la ville de Londres, et 40 000 hommes [1] au plus seraient des-

[1] Quarante mille hommes jetés sur les côtes d'Angleterre auraient-ils donc suffi pour aller jusqu'à Londres dicter la paix au cabinet britannique? L'orgueil de nos voisins peut s'indigner d'une pareille supposition; mais [illegible] qu'au début d'une guerre, aujourd'hui par exemple, une pareille opération n'aurait rien d'impossible. Telle est l'opinion d'un officier distingué de la marine anglaise, l'honorable M. E. Plunkett. « Nos régiments, dit-il, opposeraient sans doute à l'ennemi toute la résistance qu'on peut attendre de leur petit nombre, plus de résistance même qu'un égal nombre de soldats ne saurait en opposer dans un autre pays. Je suis assez bon Anglais pour n'en point douter; mais nos régiments, dont il faudrait distraire au moins trente mille hommes pour garder l'Irlande, comprendraient à peine vingt ou vingt-cinq mille hommes disponibles. A ces vingt-cinq mille hommes on pourrait ajouter les soldats vétérans (ceux du moins qui ont conservé leurs membres et qui ne sont pas perclus de rhumatisme). Rappelés sous les drapeaux, ils y rendraient encore de bons services. Quant à nos *belliqueux* paysans, on ne saurait en vérité sans folie vouloir leur assigner un rôle actif dans cette lutte rapide et

traverser le détroit. Au même moment, le télégraphe ferait appareiller la seconde division, réunie à Ostende et à Dunkerque. Il était probable que, pendant ce temps, les flottes de Brest, de Rochefort et du Texel, ne resteraient pas inactives et parviendraient à opérer une diversion importante, soit en Irlande, soit sur un point quelconque de la côte d'Angleterre. En tout cas, en se tenant prêtes à mettre sous voile, ces flottes retiendraient les escadres anglaises dans la mer du Nord et le golfe de Gascogne, et ne leur permettraient pas de se porter au secours du territoire menacé. Il ne fallait donc compter, pour s'opposer aux tentatives de la flottille, que sur les forces rassemblées en ce moment entre Orfordness et Beachy-Head. Ces forces se composaient d'une escadre de frégates et de bâtiments légers destinée à surveiller les mouvements de l'ennemi, et d'une flottille spécialement réservée pour la défense du littoral. Nelson voulait que cette flottille, armée en partie par cette milice maritime connue sous le nom de *Sea-Fencibles*, fût stationnée de Douvres jusqu'aux Dunes. S'il faisait calme au moment de l'apparition des chaloupes françaises, elle devait se porter à la rencontre de l'ennemi de toute sa vitesse, ne point l'attaquer avec des forces trop inférieures, mais l'observer et le suivre jusqu'au moment où une occasion favorable s'offrirait d'en venir aux mains.

Si la moindre brise s'élevait, c'était aux frégates et aux bricks que revenait le soin de détruire l'armée d'invasion; mais dans le cas où le calme persisterait, la flottille anglaise, quelle que pût être l'infériorité de ses forces, ne pouvait plus hésiter à assaillir la flottille ennemie dès qu'elle toucherait le rivage. Elle en devrait attaquer ce qu'elle pourrait, la moitié ou les deux tiers. Ce serait toujours une diversion très-utile aux troupes chargées de repousser le débarquement; car, l'artillerie des chaloupes françaises étant placée sur l'avant, la poupe de ces embarcations se trouverait exposée sans défense au feu des bateaux qui les attaqueraient. « Dès que la flottille ennemie sera en vue, ajoutait Nelson, nos divisions se réuniront, mais sans se confondre. Dans cette position, elles devront se tenir prêtes à exécuter les ordres qui leur seront donnés. Il n'est rien de plus important que de choisir pour les commander des hommes animés d'une [illegible] et sur lesquels aucune misérable [illegible] puisse avoir prise. Il faut qu'en cette [illegible] qu'une seule pensée, un [illegible] empêcher la descente de [illegible] »

[illegible] ces dispositions [illegible] point cependant à [illegible] La presse anglaise, inter[illegible] publique, ne cessait de

harceler le gouvernement et de répéter que c'était dans les ports ennemis qu'il fallait aller écraser la flottille française. L'amirauté se vit donc contrainte, par condescendance pour ces alarmes, de prescrire à Nelson de bombarder le port de Boulogne; mais l'amiral Latouche fut informé de ce projet : il sortit du port où ses bâtiments entassés auraient pu courir de grands dangers, et forma en avant des jetées une longue ligne d'embossage composée de 6 bricks, 2 goëlettes, 20 chaloupes canonnières et un grand nombre de bateaux plats. Le 4 août, Nelson vint lui-même au point du jour mouiller ses bombardes devant la ligne française; il espérait que, pour éviter cette attaque, la flottille se réfugierait dans le port de Boulogne, et il se proposait la nuit suivante de diriger ses brûlots sur cette masse de bâtiments, ainsi resserrés dans un étroit espace. Vers neuf heures du matin, le bombardement commença; il ne put ébranler la ligne d'embossage, et ne produisit d'autre effet que la destruction d'une canonnière et d'un bateau plat qui furent coulés bas. Pas un homme à bord de la flottille ne fut atteint, tandis que nos canonnières et les batteries de terre, répondant par un feu très-vif au feu des bombardes anglaises, un éclat de bombe vint blesser, à bord d'un de ces bâtiments, un capitaine d'artillerie et deux matelots.

Cette première tentative avait donc complète-

ment échouée; mais Nelson en préparait une autre plus sérieuse et dont il ne mettait point le succès en doute. Le 15 août, il vint mouiller à 6000 mètres environ de la flottille française, encore embossée devant le port de Boulogne. Il amenait avec lui des chaloupes et péniches de toute grandeur, à l'aide desquelles il voulait enlever ou incendier nos canonnières. Ces embarcations étaient au nombre de 57; il les partagea en quatre divisions qu'il plaça sous les ordres des capitaines Somerville, Parker, Cotgrave et Jonas. La perte de son bras lui interdisait de prendre lui-même une part active à cette expédition; mais il songea à en assurer la réussite par les dispositions les mieux entendues et les soins les plus propres à racheter l'imprudente audace de cette entreprise. Dans chaque division, deux canots étaient particulièrement chargés de couper le câble et les amarres des navires qu'on allait attaquer. Ces canots, munis d'une corde terminée par un croc qu'on pût jeter à bord du navire ennemi, ne devaient point songer à l'assaillir, mais s'occuper de le prendre à la remorque et de l'entraîner au large. Les autres embarcations se chargeaient de combattre et de réduire les bâtiments ainsi entraînés hors de la ligne. Chacune d'elles d'ailleurs avait reçu une hache bien affilée, une mèche, une chemise soufrée ou toute autre composition incendiaire, et se trouvait par conséquent

en mesure d'enlever ou de brûler le navire qu'elle aborderait. Les matelots étaient armés de piques, de sabres et de haches; les soldats de marine, de leurs fusils et de leurs baïonnettes. Nelson avait voulu, dans cette occasion comme à Ténériffe, que les canots de chaque division se donnassent mutuellement la remorque afin d'arriver en force suffisante sur l'ennemi.

A dix heures et demie du soir, les embarcations reçurent leurs équipages, et à onze heures, au moment où la frégate LA MÉDUSE, que montait Nelson, montra six fanaux à la hauteur de sa batterie, elles poussèrent au large et vinrent se former, dans un ordre arrêté à l'avance, sur l'arrière de LA MÉDUSE. De là, à un signal convenu, elles partirent toutes ensemble et se dirigèrent par des routes divergentes vers la plage de Boulogne. Le mot d'ordre était *Nelson;* le mot de ralliement *Bronte*. La première division, que commandait le capitaine Somerville, chargée d'attaquer l'aile droite de la flottille, se trouva, en approchant de terre, entraînée par la marée dans l'est de la baie de Boulogne. Les capitaines Parker et Cotgrave ne rencontrèrent point le même obstacle; ils avaient en partant, gouverné directement sur l'entrée du port, et à minuit et demi ils assaillirent le centre de notre ligne. Parker, à la tête d'une partie de sa division, aborda le brick *l'Etna,* qui portait le guidon de

commandement du brave capitaine Pevrieux; mais les filets d'abordage qui entouraient ce brick opposèrent une barrière insurmontable aux Anglais. 200 soldats d'infanterie réunis à nos matelots les reçurent par un feu nourri de mousqueterie et les rejetèrent dans leurs canots à coups de baïonnette. Parker lui-même fut blessé grièvement à la cuisse, et eût été pris sans le dévouement d'un de ses *midshipmen*. D'autres canots de sa division avaient essayé d'enlever le brick *le Volcan*, et avaient été également repoussés. L'attaque dirigée par le capitaine Cotgrave n'avait point eu un meilleur succès, et ces deux premières divisions étaient en pleine retraite quand le capitaine Somerville atteignit le port. Ce brave officier ne se laissa point émouvoir par la défaite de ses compagnons : il se jeta sur notre aile droite et se croyait déjà maître d'un de nos bricks, quand une fusillade très-vive, partie des navires environnants, l'obligea à se retirer précipitamment. Il gagna le large après avoir essuyé des pertes considérables. La quatrième division, qui devait se diriger sur notre aile gauche, avait rencontré, comme celle du capitaine Somerville, la marée contraire, et, ne pouvant remonter suffisamment vers l'ouest, elle n'arriva sur le lieu de l'action que pour recueillir les blessés et assister les autres colonnes d'attaque dans leur fuite. Ce combat corps à corps tourna donc entièrement à

notre avantage; il coûta aux Anglais 170 hommes mis hors de combat, et produisit une vive impression de l'autre côté de la Manche. C'était le second échec de ce genre qu'éprouvait Nelson. A Boulogne comme à Ténériffe, il avait rencontré des difficultés imprévues; mais il avait aussi fait une trop large part au hasard et trop compté sur la négligence de ses ennemis. Cependant, si, à Ténériffe, il n'eût point, par deux tentatives infructueuses, éveillé l'attention des Espagnols; si, à Boulogne, il n'eût point eu affaire à un homme tel que Latouche-Tréville, il est probable qu'il eût réussi dans cette double attaque: les Anglais ont, pendant la dernière guerre obtenu de nombreux succès dans des entreprises analogues, et ils les ont toujours dus à notre défaut de surveillance. Une vigilance soutenue, un service régulier, se rencontrent moins souvent à bord de nos navires que le dévouement le plus exalté et l'intrépidité la plus héroïque. Heureusement Latouche-Tréville gardait sa flottille comme une place forte; il tenait son monde sans cesse en alerte, et exigeait que le service se fît devant le port de Boulogne, sur ses bricks et ses canonnières, comme il doit se faire en présence de l'ennemi. Les chaloupes anglaises trouvèrent nos bâtiments préparés à les recevoir, leurs filets d'abordage hissés, leurs canons chargés et leurs équipages sur le pont: aussi leur attaque eut-

elle le sort que le courage de nos matelots réservait à de plus formidables entreprises, s'il eût trouvé des chefs tels que Latouche pour le diriger.

Nelson fut douloureusement affecté de ce revers et surtout de la perte du capitaine Parker, qu'il aimait comme un fils, et qui ne survécut point à sa blessure; mais il songeait à prendre sa revanche et méditait une attaque sur Flessingue. Il fallait à tout prix détruire le prestige de cette flottille, car elle avait jeté le trouble jusque dans les conseils de la couronne. Si le ministère faisait appel aux lumières des hommes spéciaux, il recueillait autant d'avis qu'il consultait d'amiraux. Lord Saint-Vincent voulait qu'on tînt nos ports de la Manche étroitement bloqués; lord Hood, que l'on conservât toute l'escadre de défense dans les ports anglais, et qu'on ne laissât sur la côte de France que quelques bâtiments légers pour signaler les mouvements de la flottille. En quelques mois, ces bateaux plats, dont on avait voulu rire, étaient devenus l'objet de la préoccupation universelle. Il n'est point jusqu'au général Dumouriez qui ne se crût appelé en cette circonstance à pourvoir *au salut de l'Angleterre et de l'Europe*. Triste exemple des misères et des égarements d'une si grande époque! Cet homme qui avait sauvé la France dans les défilés de l'Argonne donnait alors à nos ennemis l'affligeant spectacle d'une activité sans objet et d'un

zèle sacrilége. En 1801, il adressait à Nelson des projets pour la défense des côtes d'Angleterre, comme il communiquait en 1814 des plans de campagne à Wellington pour l'invasison de la France [1].

L'émotion qu'excitait la réunion de cette flottille dans la Manche était donc plus réelle et plus profonde qu'on ne voulait en convenir. Ce projet de descente, que les Anglais affectaient envain de mépriser, contribua puissammemt au succès des négociations déjà entamées pour le rétablissement de la paix. Une lassitude universelle accablait d'ailleurs les esprits, et les hommes qui avaient traversé ces années d'épreuves avec le plus d'éclat, soupiraient eux-mêmes après un repos qu'ils avaient cessé de connaître. Le comte de Saint-Vincent, qui avait assisté à trois grandes guerres, n'avait jamais vu de pareils combats, des champs de bataille aussi meurtriers. « Quels ravages cette guerre a faits dans nos rangs! écrivait-il à Nelson en apprenant

[1] « J'ai beaucoup étudié (écrivait Dumouriez à Nelson, en lui adressant un long mémoire sur la défense des côtes d'Angleterre); j'ai beaucoup étudié pendant vingt ans la matière de cette note; alors c'était comme militaire français que j'étudiais les moyens de descendre sur vos côtes. A présent, un intérêt plus noble nous unit à la même cause, celle des rois, de la religion, des mœurs et des lois. Leur sort, celui de l'Europe entière, est attaché au salut de votre patrie. Soyez la caution du désir que j'ai d'y contribuer. A cet intérêt général se joint celui de la tendre amitié qui m'unit à vous pour la vie. »

la mort du capitaine Parker. Puissions-nous toucher au terme de ces sacrifices ! » Quant à Collingwood, employé en ce moment devant Brest sous les ordres de l'amiral Cornwallis, il accueillit avec un touchant enthousiasme l'annonce d'une paix prochaine. « J'espère bien, écrivait-il alors, que notre génération a vu la fin de sa dernière guerre ! » Naïve illusion destinée à un triste mécompte ! Le 12 octobre 1801, les hostilités furent suspendues entre l'Angleterre et la France : le traité d'Amiens, qui intervint six mois plus tard, consacra cette trêve et servit à la prolonger ; mais la lutte n'était qu'interrompue, elle allait bientôt reprendre avec plus d'acharnement que jamais. De 1793 à 1802, la guerre s'était parfois ralentie ; les peuples épuisés avaient paru se prêter à un rapprochement. Le désir de la paix était dans tous les cœurs ; on en avait parlé, on en avait traité longtemps avant de la conclure. De 1803 à 1814, rien de pareil ne vint entraver les hostilités et calmer l'âpreté d'une haine mortelle. Quand l'arène se rouvrit pour les deux puissants adversaires, l'Europe, encore émue, ne se prononça point entre eux. La France était debout sur la plage de Boulogne, l'Angleterre en face ; l'Europe attendait ; elle attendit deux ans. Ce sont ces deux années qu'il nous reste à parcourir. Elles ont vu le premier revers de l'empire, la dernière victoire de Nelson.

CHAPITRE VIII.

Reprise des hostilités entre l'Angleterre et la France. 17 mai 1803. — Nelson et Latouche-Tréville.

La révolution française avait triomphé. En acceptant le traité d'Amiens, le dernier de ses ennemis, le plus implacable et le seul qu'elle pût redouter encore, l'Angleterre venait enfin de déposer les armes.

Quelles avaient été les conséquences de cette sanglante collusion? quelle était la situation respective des deux adversaires au sortir de cette lutte? L'Angleterre restituait à la France toutes les colonies qu'elle lui avait enlevées pendant la guerre; des possessions ravies à nos alliés elle ne conservait que la Trinité et Ceylan, faible accroissement de territoire qui ne semblait rétablir qu'imparfaitement l'équilibre entre les deux puissances; mais si la France avait reculé ses frontières sur le continent, l'Angleterre de son côté avait acquis l'empire absolu des mers. Par des efforts prodigieux, elle avait porté son matériel naval à 189 vaisseaux de ligne; celui de la France était descendu à 47. Sur ces 189 vaisseaux, l'Angleterre en comptait 126 à flot; les ports français en

[illegible] peine. Dans cette augmentation [illegible] 20 vaisseaux de ligne, cap[illegible] France et sur ses alliés, figuraient déjà [illegible] considérable, et pourtant ce chiffre [illegible] vaisseaux ne comprenait qu'une partie des [illegible] subies dans cette guerre [illegible] pertes s'élevaient à 55 vais[illegible] pour la France, à 18 pour la Hol[illegible] Espagne et à 2 pour le Dane[illegible] 83 vaisseaux capturés ou [illegible] la marine anglaise me[illegible]. De 1793 à 1802, [illegible] que 20 vaisseaux : [illegible] 5 seulement étaient [illegible] l'ennemi. Tel était le [illegible] guerre. La guerre de [illegible] au Directoire, [illegible] des résultats plus [illegible] le cours de ces [illegible] l'emploi de [illegible] jamais modifié [illegible]. En dépit de cette [illegible] nos marins n'était [illegible] malgré quel[illegible] sur ce nou[illegible] notre espoir. [illegible] cette voie fu[illegible] par cette

dispersion inconsidérée de nos forces, 184 frégates, 224 bricks ou corvettes, 950 corsaires, 6 200 bâtiments de commerce ; après avoir vu le gouvernement, pour conserver quelques matelots, obligé d'interdire la course à nos armateurs, nous nous étions trouvés accablés, mais non pas éclairés par tant de désastres. Pour la première fois, sur cette terre qui avait produit Dugay-Trouin et Suffren, mettant follement en oubli la gloire immortelle de trois règnes, on avait osé proclamer que les Français n'étaient point faits pour la guerre de mer ; le bruit même du canon victorieux d'Algésiras n'avait étouffé qu'à demi cette injuste et décourageante opinion.

Bonaparte trouva donc notre marine dans un état voisin d'une ruine complète, quand il entreprit de la faire concourir à ses vastes desseins. Le projet qu'il avait formé de conduire ses légions en Angleterre s'était considérablement agrandi dans sa pensée depuis la paix d'Amiens; la flottille, composée de plus de 2 000 navires, était devenue une armée. Il n'est point douteux que la réunion de pareils moyens n'eût permis au premier consul de réaliser d'une façon presque infaillible le plan dont son ambition semblait satisfaite en 1801. Jeter sur un point du territoire anglais un détachement assez fort pour enlever quelque ville importante du littoral, n'eût été qu'un jeu d'enfant pour la flottille.

Le vainqueur de l'Égypte et de l'Italie mûrissait d'autres pensées; il ne voulait plus faire peur à l'Angleterre, mais la conquérir. Il méditait de porter sur ses côtes 120 000 hommes à la fois, et songeait à faire renaître sur les plages du comté de Kent ou de Sussex la journée décisive d'Hastings. Il semble qu'il ait d'abord pensé que la flottille, armée de 3 000 bouches à feu de gros calibre, habile à se mouvoir à l'aide de la rame comme de la voile, saurait se frayer d'elle-même un passage à travers les escadres anglaises. Il fallait pour cela une chance heureuse, une journée de calme ou une journée de brume : Bonaparte avait obtenu déjà de plus rares faveurs du sort : il céda cependant aux objections qu'on lui présentait de toutes parts et songea à couvrir le passage de la flottille par la présence d'une flotte dans la Manche. Disposant en maître des débris de la marine espagnole et de la marine hollandaise, il s'empressa de rassembler les vaisseaux que l'Angleterre n'avait point détruits encore, et, par de [illegible] se prépara à les amener entre [illegible] et Boulogne. Depuis le renouvellement des hostilités jusqu'à la veille de la bataille de Trafalgar, tous les événements convergent vers ce but. [illegible] un drame qui se déroule lentement, que [illegible] toucher un instant à son dénoûment, et se terminer par une catastrophe.

Du jour où le premier consul avait jugé l'existence d'une grande marine nécessaire à l'accomplissement de son entreprise, il avait mis à réparer nos pertes cette puissante énergie qui présidait à l'exécution de tous ses projets. Au mois de mars 1803, 10 vaisseaux devaient être en chantier à Flessingue et dans nos trois grands ports de commerce, Nantes, Bordeaux et Marseille. Brest en devait construire 3 autres, Lorient 5, Rochefort 6, Toulon 4, Gênes et Saint-Malo 2 [1]. L'effectif de notre flotte pouvait atteindre ainsi, en moins de deux années, le chiffre de 66 vaisseaux de ligne; mais déjà les Anglais nous avaient devancés. Nos ports étaient bloqués, et, dès le 1er juin 1803, 60 vaisseaux avaient repris leur poste d'observation sur nos côtes. Cornwallis croisait devant Brest, Collingwood au fond du golfe de Gascogne, l'amiral Keith dans la Manche, lord Nelson devant Toulon. Ce dernier avait vivement sollicité le commandement de la Méditerranée. Tout annonçait, en effet, que ce serait encore là le théâtre le plus actif de la guerre. Malte, Corfou, la Sicile, l'Égypte, semblaient y appeler à l'envi toutes les flottes françaises, et l'homme qui possédait la confiance du premier consul, Latouche-

[1] Les vaisseaux qui devaient être construits à Nantes, Bordeaux, Marseille et Saint-Malo n'ont jamais été achevés; les bois déjà préparés pour ces constructions furent transportés dans nos grands ports de guerre.

Tréville, commandait à Toulon. Son escadre ne se composait que de 7 vaisseaux de ligne; mais 2 vaisseaux étaient en réparation dans l'arsenal, et 3 autres allaient bientôt descendre des chantiers.

Le 8 juillet 1803, Nelson, dont le pavillon flottait alors à bord du VICTORY, ralliait à la hauteur du cap Sicié l'escadre qui, sous les ordres du contre-amiral Bickerton, l'avait devancé dans la Méditerranée. Pendant quatre mois, il ne quitta point cette rude croisière; la rigueur de l'hiver et le besoin de renouveler sa provision d'eau l'obligèrent enfin à chercher un port de relâche. Il ne voulait pas entendre parler de Malte. « Mieux vaudrait être à Spithead, disait-il; je m'y trouverais plus à portée de Toulon. » Son opinion était tellement prononcée à cet égard, que ceux de ses vaisseaux qui avaient besoin de quelques réparations, prenaient le chemin de Gibraltar de préférence à celui de Malte. « Un bon vent d'ouest, écrivait-il à l'amirauté, me les ramènera en quelques jours; si je les envoyais à Malte, je ne sais plus quand je les reverrais. » Il avait songé à conduire la flotte anglaise dans un des ports de la Sardaigne, mais celui d'Oristano ne lui paraissait point assez sûr, et celui de San-Pietro lui semblait trop éloigné. Le capitaine de L'AGINCOURT avait reconnu dans les bouches de Bonifacio, à l'abri des îles de la Madeleine, une vaste baie qu'il déclarait propre à recevoir une es-

cadre. Nelson résolut d'y faire entrer la sienne, et le 31 octobre, après avoir lutté pendant plusieurs jours contre les vents d'est, il vint jeter l'ancre sur la rade qui porte encore le nom du vaisseau L'AGINCOURT. De là, en échelonnant ses frégates jusqu'à Toulon, il ne perdait point de vue la flotte française, et se trouvait tout prêt à s'élancer à sa poursuite, quelle que fût la direction qu'elle eût prise en sortant du port. Il sentait cependant combien la possession de cette excellente station devenait précaire, si les Français songeaient à s'en emparer. Le détroit de Bonifacio si facile à franchir et si difficile à surveiller, lui semblait une faible défense pour les îles de la Madeleine. La neutralité de la Sardaigne, alors placée sous la puissante garantie de la Russie, ne le rassurait guère davantage, et il n'eût voulu placer sa confiance que dans un détachement de troupes anglaises maître de cette position importante.

« Sa majesté (écrivait-il au ministre anglais près la cour de Sardaigne) ne voudrait-elle pas consentir à recevoir deux ou trois cents soldats anglais dans l'île de la Madeleine? Ce serait le moyen le plus sûr de s'opposer à une invasion du côté de la Corse. » « La Sardaigne (répétait-il sans cesse) est la plus importante position de la Méditerranée, et le port de la Madeleine le plus important des ports de la Sardaigne. Il y a là une rade qui vaut celle de Trinquemalé et qui n'est pas à vingt-quatre heures de Toulon. Ainsi, la Sardaigne, qui couvre Naples, la Sicile, Malte, l'Égypte et tous les États du sultan, la Sardaigne bloque en même temps Toulon; car,

[illegible] la flotte [illegible] [illegible] vers l'ouest, le vent [illegible] [illegible] pour la suivre, si elle fait [illegible] qu'elle [illegible] à votre portée. Malte ne vaut pas la peine d'être nommée après la Sardaigne, et si je perdais cette île, je pourrais perdre la flotte française. »

Perdre la flotte française, c'était, dans sa présomptueuse confiance, manquer l'occasion de la combattre. Nelson eût trouvé cette fois un rude adversaire. Esprit impétueux et persévérant, Latouche-Tréville était fait pour arracher notre marine à la torpeur où avaient dû la jeter ses derniers revers. A l'âge de cinquante-neuf ans, miné par la fièvre dont il avait rapporté le germe de Saint-Domingue, il montrait encore une activité qui eût honoré la plus robuste jeunesse. C'était la quatrième guerre à laquelle il prenait part, car il avait fait ses premières armes sous M. de Conflans, livré trois combats pendant cette lutte mémorable qui avait affranchi le continent américain, et porté, en 1792, sous les murs de Naples et de Cagliari, ce glorieux pavillon tricolore, devant lequel il brûlait d'humilier l'orgueil de l'Angleterre. Quand il arriva à Toulon, il trouva 7 vaisseaux et 4 frégates mal armés et mal tenus. Les officiers ne couchaient plus à bord de leurs bâtiments que lorsqu'ils étaient de service. En quelques jours, tout changea de face. Les communications furent interrompues avec la terre. L'escadre, mouillée sur des corps morts et

prête à filer ses câbles au premier signal. Forma une longue ligne d'embossage du fort de l'Éguillette au lazaret; les frégates prirent poste sous les batteries du fort Lamalgue, et la présence constante des officiers à bord de leurs vaisseaux eut bientôt rendu aux équipages l'activité et la subordination qu'on obtient si aisément des marins français, quand on sait leur en donner l'exemple. Avant que l'amiral Latouche prît le commandement de l'escadre, les frégates anglaises venaient impunément, à l'entrée du goulet, reconnaître nos vaisseaux et juger des progrès de nos armements. Un vaisseau et une frégate, désignés pour croiser à tour de rôle en dehors de la rade, les obligèrent à se tenir au large. Si l'ennemi faisait avancer des forces plus considérables, un autre vaisseau et une seconde frégate mettaient immédiatement sous voiles, et l'escadre entière se tenait prête à les soutenir. Du haut du cap Sepet, où il s'établissait chaque matin en observation, l'amiral surveillait les croisières ennemies et dictait les mouvements de son escadre. Plus d'une fois les divisions avancées des deux flottes se trouvèrent ainsi à portée de canon. Ces sorties fréquentes, cette attente continuelle du combat, animaient nos marins et les remplissaient d'enthousiasme et d'ardeur. Essayant dans ces escarmouches la trempe de ses vaisseaux et de leurs capitaines, Latouche recueillait avec émotion, comme un

[illegible]cieux gage des succès à venir, le moindre trait de fermeté et de bravoure. S'il gourmandait sans pitié la plus légère faiblesse, il avait aussi pour le vrai courage de ces hommages qui transportent les âmes et créent les dévouements sublimes. C'est ainsi qu'on le vit, après une belle manœuvre qui fut mal secondée, appeler à bord du *Bucentaure* le brave capitaine de Péronne, alors commandant du vaisseau *l'Intrépide* pour le féliciter de sa noble conduite et le recevoir sur le gaillard d'arrière, comme on reçoit les princes, à la tête de son état-major et de son équipage. Cette activité belliqueuse n'échappait point à l'œil pénétrant de Nelson.

« M. Latouche (écrivait-il à ses amis) est tout prêt à prendre la mer, et, à la manière dont manœuvrent ses vaisseaux, je m'aperçois qu'ils sont bien armés, mais, de mon [illegible] commande une flotte telle que je n'en ai jamais vu, [illegible] n'a le droit de se dire plus heureux que moi. M. [illegible] s'aventure souvent en dehors du cap [illegible] de venir jusque par le travers de [illegible] verrons de quel bois sont faits ses vaisseaux. [illegible] manœuvres n'ont été jusqu'ici que des [illegible] cependant je ne doute pas que, dès qu'il rece[illegible] homme, pour l'accomplir et exé[illegible] je nous rencontrer et de [illegible]

[illegible] que Latouche *aurait eu* [illegible] juillet 1804, ceux de [illegible] des îles

d'Hières pour chasser de ce bassin quelques corsaires anglais, se trouvèrent contraintes par un calme plat de mouiller sous le château de Porquerolle. Nelson en eut connaissance et résolut de les attaquer. L'île de Porquerolle, qui couvre une partie de la baie d'Hières, peut être tournée par ses deux extrémités. Nelson détacha vers l'est 2 frégates et 1 vaisseau, afin de couper la retraite à nos bâtiments et se porta sur la petite passe avec le reste de son escadre. L'amiral Latouche déjoua cette manœuvre ; en quatorze minutes, ses 8 vaisseaux étaient sous voiles et faisaient route vers l'ennemi. Nelson n'avait alors que 5 vaisseaux à opposer à l'escadre française. Il s'empressa de rappeler le vaisseau et les frégates qu'il avait détachés dans l'est de Porquerolle, et opéra sa retraite sous petites voiles, comme le lion qui s'éloigne, prêt à se retourner contre le chasseur. L'irritation de Nelson fut extrême, quand il apprit quelques jours plus tard, par les journaux français, que Latouche-Tréville s'était vanté de l'avoir poursuivi jusqu'à la nuit. » Je garde cette lettre de Latouche, écrivait-il à ses amis, et, par le Dieu qui m'a créé, si je le rencontre, je veux la lui faire avaler. » Ces grossières bravades ont flatté les passions de la foule et contribué à la popularité de Nelson; mais l'histoire à son tour les recueille, et c'est pour exprimer le regret que de telles pauvretés soient

[illegible] commandeur, que tant de faiblesse ait pu [illegible] de gloire.

[illegible] année cependant s'était écoulée, et la flotte [illegible] n'avait point encore quitté Toulon. « Ces vaisseaux, écrivait Nelson, ne peuvent tarder à [illegible] quelle est donc leur destination? [illegible] le Levant? » Son esprit [illegible] sans cesse entre ces deux alternatives. [illegible] point en doute que l'escadre française ne dût sortir de la Méditerranée; [illegible] serait-ce bien vers [illegible] se dirigerait? N'irait-elle pas plutôt [illegible] hommes de troupes qu'elle [illegible] à Toulon aux garnisons de la [illegible] à la Martinique, et s'emparer des [illegible] Nelson, songeant à la possibilité [illegible] campagne, se promettait de passer [illegible] à la suite de nos vaisseaux. « Je les [illegible] aux Indes, s'il le faut, » écrivait-il [illegible] de Malte. Cette opinion était à [illegible] que de nouveaux renseignements [illegible] donner une autre direction à [illegible] de l'escadre française, revenant de [illegible] elle [illegible] Carthagène. Si [illegible] de Toulon. [illegible] au pouvoir [illegible] une

position qui lui permît d'accabler nos escadres séparées avant qu'elles eussent pu opérer leur jonction. Ce qui le préoccupait davantage encore, c'était la présence de 21 vaisseaux à Brest et de 5 vaisseaux à Rochefort. L'amiral Bruix, en 1799, avait débloqué Cadix et Carthagène et réuni 40 vaisseaux français et espagnols dans la Méditerranée. Un amiral entreprenant pouvait, en trompant la surveillance de Cornwallis, souvent obligé, à l'entrée de l'hiver, de se réfugier à Portsmouth, être sorti de Brest et avoir rallié les vaisseaux de Rochefort et du Ferrol avant que la nouvelle de son départ fût parvenue à Spithead. Dès que Nelson connut la nomination de l'amiral Gantheaume au commandement de la flotte de Brest, il ne doutât point que ce choix n'indiquât l'intention du premier consul de porter ses vaisseaux dans une mer que Gantheaume avait la réputation de bien connaître. « D'ailleurs, disait-il, c'est ici que Bonaparte veut trouver à s'agrandir, et c'est ici qu'il faut lui opposer de grandes armées et de grandes flottes. » Au milieu de ces inquiétudes, Nelson conservait pourtant la même audace et la même confiance en sa fortune. Bien que ses forces fussent déjà inférieures à celles de Latouche-Tréville et qu'il dût s'attendre à voir cet amiral rallié par de nouveaux renforts, il ne craignait point d'affaiblir son escadre en laissant constamment dans la baie de Naples un

r la famille
les
du royaume.
appeler
rope en armes
gleterre se prépa-
flotte de T
Manche-T
illier le
aux réunis à
paraître
tiendrait
Anglais
isseaux,
aban-
libre à
aux et
nvoi
avait
ies
ment

prise, quand la mort de l'amiral Latouche vint obliger l'empereur à en ajourner l'exécution. Latouche-Tréville mourut à bord du vaisseau *le Bucentaure*, le 20 août 1804. Un jeune officier général, formé dans la campagne de 1795 à l'école de l'amiral Martin, le contre-amiral Dumanoir, commandait en sous-ordre à Toulon. A l'âge de trente-quatre ans, il se vit appelé par ce triste événement à remplacer provisoirement le premier officier de notre marine. L'âme de Latouche-Tréville animait encore son escadre, et grâce à cette influence, Dumanoir put porter sans fléchir le fardeau de son héritage. L'empereur cependant voulait une main plus sûre pour ce grand commandement. Le vice-amiral Villeneuve, signalé par la belle défense de Malte, dont il venait de partager les dangers avec le général Vaubois, lui fut désigné par l'amiral Decrès. Villeneuve avait contre lui le fâcheux souvenir d'Aboukir, mais l'empereur voyait cette affaire sous un jour favorable. Moins frappé de l'inaction de l'arrière-garde pendant le combat que du succès de sa retraite, il louait l'amiral Villeneuve d'avoir ainsi sauvé les seuls vaisseaux français qui eussent échappé au désastre, et croyait reconnaître à ce signe l'officier plus habile et surtout l'officier *plus heureux* que ses compagnons d'armes. Quand le choix de l'empereur s'arrêta sur cet amiral, il semble que ce soit moins à ses

hautes vertus militaires qu'à sa prétendue *fortune* qu'il ait accordé sa confiance [1]. Villeneuve, dans la force de l'âge (car il n'avait alors que quarante-deux ans), possédait en effet de précieuses qualités, mais non point les qualités qu'eût exigées la mission dont on voulait l'investir. Il était brave, instruit, fait pour honorer une marine qui, comme la marine anglaise, n'aurait eu qu'à combattre : son tempérament mélancolique et doux, son humeur chagrine et modeste, convenaient mal au jeu plus ambitieux que méditait l'empereur [2].

Quand Villeneuve, le 6 novembre 1804, arbora son pavillon sur *le Bucentaure*, une cérémonie imposante se préparait à Toulon. Cette ville avait reçu les restes mortels de Latouche-Tréville. Les officiers de l'escadre voulurent que ces précieuses

[1] Singulière faiblesse d'un si grand esprit! La correspondance de Villeneuve avec l'amiral Decrès paraît cependant en contenir la preuve. « Vous voyez, écrivait Villeneuve arrivé aux Antilles et encouragé par ces premiers succès, vous voyez que l'empereur n'a point eu tort de compter sur ma *bonne fortune.* »

[2] Personne n'a mieux rendu la dignité brave et triste de cette physionomie devenue historique, que le vice-amiral Collingwood, dont Villeneuve fut pendant plusieurs jours le compagnon et le prisonnier après le combat de Trafalgar. « L'amiral Villeneuve (écrivait Collingwood le 12 décembre 1805) est un homme parfaitement bien élevé, et, je le crois aussi, *un excellent officier. Rien en lui ne rappelle ces allures blessantes et ce ton fanfaron que nous attribuons trop souvent peut-être à ses compatriotes.* »

dépouilles reposassent aux lieux mêmes d'où ce chef regretté avait vu pour la dernière fois s'éloigner les vaisseaux ennemis. Sur le sommet du cap Sepet, ils élevèrent un monument à sa mémoire. Le corps de Latouche y fut transporté, et, au milieu d'une foule attendrie, Villeneuve prononça sur sa tombe ces touchantes paroles : « De cette hauteur qui domine la rade et nos vaisseaux, l'ombre de Latouche-Tréville inspirera nos entreprises. Il sera pour ainsi dire toujours présent au milieu de nous. Les yeux souvent tournés vers son tombeau, nous puiserons dans cette vue ce zèle infatigable, ce courage à la fois prudent et intrépide, cet amour de la gloire et de la patrie, qui, sujets éternels de notre estime et de nos regrets, doivent l'être encore de notre constante émulation. Marins, ils seront sans cesse l'objet de la mienne; le successeur de Latouche vous le promet. Promettez-lui qu'aux mêmes titres il sera sûr d'obtenir de vous la même fidélité et le même attachement [1]. »

[1] L'amiral Latouche a joui dans notre marine d'une immense réputation, et, si j'en dois croire les souvenirs encore pleins de fraîcheur d'un officier dont la frégate a porté son pavillon, cette réputation était méritée. Ces souvenirs ont confirmé pour moi le témoignage de l'amiral Villeneuve. Cet officier, duquel Latouche écrivait : *Vous dire du bien de notre brave et excellent capitaine de haut bord serait porter de l'eau à la rivière ou de l'or au Pactole*, possède encore

plusieurs lettres intimes de Latouche-Tréville. Il est facile d'y reconnaître ces traits si bien choisis par Villeneuve dans l'éloge funèbre qu'il prononça sur la tombe de l'illustre amiral, « la sûreté et les charmes de son commerce, les agréments de sa conversation, cet art d'allier le plaisir et une franche gaieté au sérieux des affaires. »

CHAPITRE VIII.

L'amiral Villeneuve. — Première sortie de la flotte française. 18 janvier 1805.

L'Espagne, dont l'empereur recevait secrètement un subside annuel de 48 millions, n'était point encore engagée dans cette guerre. Peu de temps après la mort de Latouche-Tréville, une avide et odieuse agression l'obligea à sortir de la neutralité qui convenait si bien à sa faiblesse et à notre politique. Le 5 octobre 1804, quatre frégates espagnoles, chargées de trésors considérables, furent arrêtées devant Cadix par la division du capitaine Moore. Attaqué par des forces supérieures, le contre-amiral Bustamente, qui commandait la division espagnole, se défendit en homme de cœur. Neuf minutes après le commencement de l'action, l'explosion de la frégate *la Mercedes* rendit la lutte plus inégale encore. *La Medea*, que montait Bustamente, *la Clara* et *la Fama*, qui combattaient à ses côtés, durent amener successivement leur pavillon devant le vaisseau rasé, L'INDEFATIGABLE, et les frégates LA MEDUSA, L'AMPHION et LE LIVELY. L'Espagne répondit à ce vol à main armée par une

8.

déclaration de guerre; mais elle ne fut prête à entrer en campagne qu'au mois de mars 1805.

Au moment où surgissait cette nouvelle complication, qui coïncidait avec l'arrivée de Villeneuve à Toulon, les forces de Nelson venaient d'être portées à 11 vaisseaux; Villeneuve aussi en avait 11 sous ses ordres, et, tandis que l'Espagne commençait ses préparatifs, la flotte française achevait les siens. « Les vaisseaux français, écrivait Nelson, embarquent des troupes, des selles, des chevaux même, dit-on, et cependant ils demeurent au port. Si du moins je connaissais leur destination, si j'étais sûr de les rencontrer, je serais un misérable de mettre un instant en doute l'issue de cette rencontre. » A défaut de combats, les soins de son escadre faisaient oublier à Nelson les ennuis d'une croisière dont le terme semblait reculer sans cesse. Les réparations les plus urgentes s'exécutaient à la mer, et les frégates apportaient à la flotte les provisions de toute sorte qu'on pouvait tirer de la côte d'Espagne et d'Italie, souvent même de la côte de France. Grâce à la prévoyance de l'amiral, le scorbut était inconnu dans la flotte anglaise : après seize mois de croisière, pendant lesquels Nelson était resté presque constamment entre le cap Saint-Sébastien et la Sardaigne, cette flotte ne comptait pas un malade sur 6,000 hommes. « La grande affaire dans une armée, écrivait l'amiral, c'est la

santé des hommes dont cette armée se compose. »
Il est touchant, il est surtout instructif de voir l'importance que ce grand homme de mer attache aux moindres détails qui peuvent assurer le bien-être de ses matelots. Quand il s'agit de dresser des plans d'attaque, il se contente d'indiquer sa pensée à ses grands traits : « Les signaux sont inutiles, dit-il, entre gens disposés à faire leur devoir ; notre principal objet est de nous soutenir mutuellement, de serrer l'ennemi de près et de nous placer sous le vent, afin qu'il ne nous échappe pas ; » mais quand il en vient à s'occuper des vivres qu'on lui envoie de Malte, des vêtements destinés aux marins de sa flotte, sa sollicitude n'est point aussi aisément satisfaite. Il lui faut, pour la rassurer complétement, avoir prévu jusqu'aux vérifications les plus minutieuses, avoir indiqué quelle épreuve on fera subir aux légumes secs, au bœuf et au porc salé, avant de les accepter et de les distribuer aux équipages. Et ces chemises de laine, trop courtes d'au moins cinq ou six pouces, qui exposent ses matelots au danger d'un refroidissement subit, n'est-ce pas là une de ses plus sérieuses préoccupations, au moment même où M. Frère, l'ambassadeur d'Angleterre à Madrid, lui écrit qu'il va demander ses passe-ports et s'embarquer pour Londres? C'est qu'avec « quelques pouces de plus, ces chemises imparfaites seraient l'un des meilleurs vêtements introduits dans

le service de la flotte, et sauveraient peut-être la vie à plus d'un bon matelot. » Comme Wellington, Nelson, en véritable Anglo-Saxon, ne songe point à mettre en doute le patriotisme d'un soldat bien payé, bien vêtu et bien nourri. Aussi, lorsqu'en dépit de tant d'attentions, les marins anglais cherchent à fuir cette existence claustrale et se laissent séduire par les recruteurs espagnols, son indignation ne trouve point de termes assez méprisants pour qualifier une pareille conduite. « Quand je vois s'écria-t-il, des matelots anglais se dégrader au point de quitter, en temps de guerre, le service de leur pays pour entrer au service de l'Espagne, *abandonner une solde d'un schelling par jour, des provisions abondantes et de premier choix*, tout le bien-être, en un mot, que leurs chefs peuvent leur procurer, pour aller chercher une mauvaise paye de deux pence par jour, *du pain noir, des fèves de rebut* (*horse-beans*) *et de l'huile puante ;* quand je vois des matelots anglais devenir soldats espagnols, je rougis pour eux. S'il est une chose que les étrangers admirent chez nous, c'est assurément notre amour pour notre pays. Ceux qui désertent son service oseront-ils se vanter de l'aimer? »

Ces lettres familières, si remplies d'enseignements, empruntent d'ailleurs à la date qu'elles portent un nouvel intérêt. Pressé entre deux escadres, dont l'une est déjà armée à Toulon, et dont l'autre

s'arme à Carthagène, Nelson ne voit dans l'union de l'Espagne et de la France qu'une *guerre riche et lucrative* substituée à *une pauvre guerre, à une guerre sans profits et sans parts de prises*. Cette alliance redoutable ne se présente à son esprit que comme une chance de plus d'arrondir et d'embellir sa propriété de Merton, de mettre aussi de côté un peu de cet argent dont « il ne dépense guère pour lui-même, bien qu'il aime assez à le répandre autour de lui ; » mais si les pleurésies, si les affections de poitrine, « si fréquentes dans la Méditerranée, » viennent affliger son escadre, comment réparera-t-il ses pertes? voilà ce qu'il faut craindre plus qu'une flotte espagnole. L'Angleterre n'a pas de matelots à envoyer aux vaisseaux de la Méditerranée. On autorise bien Nelson à recruter des Italiens, mais les Italiens désertent dès qu'ils sentent l'air natal ; des Français, il ne veut de Français sous aucun prétexte ; de *bons Allemands* (*good Germans*), les Allemands sont rares. D'ailleurs, ces larges doctrines en fait de recrutement, pratiquées sans hésitation par l'amirauté britannique, ne trouvent que dans de longues croisières un correctif indispensable. On ne fait point en quelques jours d'un laboureur un intrépide gabier. A Nelson lui-même, il n'a pas fallu moins de vingt mois de mer pour former complétement ses équipages, composés, dans le principe, des éléments les plus hété-

rogènes ; mais que ne peut, sous un chef actif, le salutaire et quotidien labeur d'une navigation difficile ? Il n'est point jusqu'à un général noir, le général Joseph Chrestien, qui, passager ou plutôt prisonnier sur la frégate française *l'Embuscade*, que LE VICTORY a capturée, ne soit devenu entre les mains de Nelson et à cette rude école un « parfait matelot. » Le secret de faire une bonne flotte est donc de la confier à des mains habiles et de la tenir à la mer. C'est là qu'elle grandit, et quand le malheureux Villeneuve, près de quitter Toulon, disait à son armée : « Rien ne doit nous étonner dans la vue d'une escadre anglaise, leurs vaisseaux sont harassés par une croisière de deux ans, » il proclamait involontairement la cause la plus réelle du fatal triomphe que ces vaisseaux devaient obtenir un jour.

Une première épreuve allait déjà constater l'immense différence qui ne peut manquer d'exister entre une flotte assouplie par d'utiles fatigues, et une flotte échappant pour la première fois aux douceurs du port. Le 19 janvier 1805, Nelson était mouillé dans la rade d'Agincourt, quand deux de ses frégates, L'ACTIVE et LE SEAHORSE, parurent à l'entrée des bouches de Bonifacio. Couvertes de toile, elles portaient en tête de mât ce signal si longtemps attendu : *La flotte ennemie a pris la mer.* Il était trois heures de l'après-midi lors-

qu'elles mouillèrent près du VICTORY, et à quatre heures trente minutes l'escadre anglaise était sous voiles. Il fait nuit vers cinq heures à cette époque de l'année. Le vent soufflait de l'ouest très-grand frais, et l'escadre ne pouvait remonter contre le vent. Il fallait donc la faire sortir par un des étroits passages qui, du côté de l'est, donnent accès dans cette mer tyrrhénienne dont les flots si souvent agités vont baigner la côte d'Italie. Quoique l'obscurité fût déjà complète, Nelson prit, avec LE VICTORY, la tête de la ligne, et se chargea de conduire lui-même ses 11 vaisseaux entre l'écueil de Biscie et l'extrémité nord-est de la Sardaigne. Ce passage, dont la largeur n'excède guère 400 mètres, n'a été tenté depuis lors par aucune autre flotte. L'escadre anglaise le franchit sur une ligne de file, chaque vaisseau portant son fanal de poupe allumé, pour diriger dans le canal le vaisseau qui le suivait.

La flotte française, quand les frégates de Nelson l'avaient perdue de vue, faisait encore route au sud avec une grande brise de nord-ouest. Nelson ne douta point qu'elle ne se dirigeât vers l'extrémité méridionale de la Sardaigne, et, dès qu'il eût doublé les derniers îlots qui se rattachent au groupe des îles de la Madeleine, il laissa arriver le long de la côte de Sardaigne et détacha une de ses frégates vers Cagliari et San-Pietro dans l'espoir d'y obtenir quelques informations sur la flotte de l'ami-

[illegible] et mena- [illegible] était devenu [illegible] un coup de [illegible] se trouvait sous [illegible] amenées [illegible] Attentif [illegible] d'une [illegible] avait la plus [illegible] baromètre, et [illegible] des observations [illegible] chaque jour [illegible] de remarque ! le [illegible] et ses voiles [illegible] plus soigneuse- [illegible] dans les oc- [illegible] d'ailleurs [illegible] il navi- [illegible] quelle semaine [illegible] la Méditer- [illegible] l'ennemi. Il ne [illegible] des vais- [illegible]

La tempête que Nelson avait prévue n'éclata que le lendemain; elle trouva l'escadre anglaise sous ses voiles de cape et prête à défier toute la furie des grains de sud-sud-ouest qui se succédèrent sans interruption jusqu'au 23 janvier. Nelson apprit alors par ses frégates qu'un vaisseau fran-

çais démâté de ses deux mâts de hune s'était réfugié à Ajaccio, et qu'une frégate française avait paru à l'entrée du golfe de Cagliari. Il pensa que notre escadre avait été dispersée par la tempête qu'il venait d'essuyer. « De deux choses l'une, écrivit-il à l'amirauté, ou cette escadre désemparée sera rentrée au port, ou elle aura fait route à l'est et probablement vers l'Égypte. Si elle est revenue sur ses pas, je n'ai plus l'espoir de la joindre, et je n'ai par conséquent rien à perdre en me dirigeant vers le Levant ; si, au contraire, elle a continué sa route, j'ai toutes les chances possibles de l'atteindre. »

Le 29 janvier 1805, l'escadre anglaise doublait l'île de Stromboli, franchissait, malgré les vents contraires, le phare de Messine, et, quelques jours plus tard, reconnaissait la côte d'Afrique. Les vaisseaux français n'avaient point paru devant Alexandrie, et, le 8 février, Nelson, désespéré, reprenait la route de Malte et de Toulon. « Cependant, écrivait-il encore à l'amirauté, bien que j'eusse appris les avaries éprouvées par un vaisseau français, je ne pouvais oublier le caractère de Bonaparte. *Je savais que les ordres donnés par lui sur les bords de la Seine ne prendraient en considération ni le temps ni la brise*, et en effet, dans mon opinion, y eût-il eu trois ou quatre vaisseaux français désemparés, *ce n'était pas une raison suffisante pour arrêter une expédition importante.* »

Ce ne fut que le 14 février, et quand il n'était plus qu'à cent lieues de Malte, que Nelson apprit d'une façon certaine ce qu'était devenue la flotte française. L'empereur n'avait point osé confier au vice-amiral Villeneuve l'exécution de ce plan audacieux qu'il avait conçu pour Latouche-Tréville. C'était la flotte de Brest et l'amiral Gantheaume qu'il voulait cette fois appeler dans la Manche. Pour diviser l'attention des vaisseaux anglais et les éloigner de nos côtes, il avait résolu de porter deux escadres dans la mer des Antilles. Le contre-amiral Missiessy était parti de Rochefort le 11 janvier, Villeneuve, de Toulon, le 18. Après avoir essuyé treize jours de cape dans le golfe de Gascogne, l'amiral Missiessy avait pu continuer sa route. Villeneuve, qui croyait toujours sentir Nelson sur sa trace, montra moins de persévérance. Il avait éprouvé de sérieuses avaries et avait perdu de vue, dès la première nuit, le vaisseau *l'Indomptable* et 3 de ses frégates. Il s'empressa de rentrer au port. « Ces messieurs, écrivait Nelson à lord Melville, ne sont pas habitués à ces ouragans que nous avons défiés pendant vingt et un mois sans y perdre un mât ou une vergue. » Cette inexpérience de la mer était, en effet, le grand mal de notre marine. Villeneuve, déjà découragé par cette première sortie, s'en plaignait avec amertume.

« L'escadre de Toulon (écrivait Villeneuve à l'amiral Decrès) paraissait fort belle sur la rade, les équipages bien vêtus, faisant bien l'exercice ; mais, dès que la tempête est venue, les choses ont bien changé. Ils n'étaient pas exercés aux tempêtes. Le peu de matelots confondus parmi les soldats ne se trouvaient plus. Ceux-ci, malades de la mer, ne pouvaient plus se tenir dans les batteries. Ils encombraient les ponts. Il était impossible de manœuvrer. De là des vergues cassées, des voiles emportées, car, dans toutes nos avaries, il y a eu bien autant de *maladresse* ou d'*inexpérience* que de défauts de qualité des objets délivrés par les arsenaux. »

Telles sont les scènes de confusion qui ont souvent signalé l'entrée en campagne de nos escadres. Au début de la guerre, l'Angleterre prenait rapidement l'offensive. Ses vaisseaux étaient devant nos ports que les nôtres n'étaient point encore en état d'en sortir. Chaque jour rendait l'ennemi plus fort et diminuait notre confiance. Au lieu de prendre la mer en dépit des escadres anglaises, de vive force s'il était nécessaire, on aimait mieux attendre qu'un coup de vent les obligeât à lever le blocus. On sortait alors à la faveur d'une tempête, et plus d'une fois cette tempête ne laissa rien à faire à l'ennemi [1].

[1] L'empereur, pour préparer ces expéditions malheureuses, n'avait eu devant lui que deux années d'une trêve incomplète; mais ce qu'on n'eût pu sans injustice demander à ce règne agité, ne serait-on point en droit de l'exiger d'un gouvernement opérant au milieu des circonstances régulières ? Quand on veut une marine, quand il faut la créer de toutes

pièces, la faire sortir tout armée, non de la constitution même du pays, comme le peut faire un peuple commerçant, mais d'une grande pensée politique comme doit le faire une nation militaire, il n'y a qu'un moyen peut-être de prévenir le danger d'être à demi vaincu avant d'avoir eu l'occasion de combattre : c'est d'être à la fois actif et prévoyant, de tenir ses vaisseaux prêts à armer au premier signal, et d'aller menacer les côtes de l'ennemi avant qu'il ait pu bloquer les vôtres.

CHAPITRE IX.

Départ de l'escadre française pour Cadix et les Antilles.
29 mars 1805.

Après son excursion devant Alexandrie, Nelson se trouva retenu dans le sud de la Sardaigne par une longue série de vents d'ouest, et ce ne fut que le 12 mars qu'il put reconnaître les côtes de Provence. Le 15, il avait regagné son poste d'observation sous le cap Saint-Sébastien; mais, après avoir détaché devant Barcelone le vaisseau LE LEVIATHAN, afin d'inspirer à Villeneuve une fausse sécurité et de lui donner à penser qu'il avait de nouveau établi sa croisière sur la côte d'Espagne, il se reporta rapidement vers l'extrémité méridionale de la Sardaigne; le 27 mars, il mouillait dans le golfe de Plamas, où l'attendaient déjà de nombreux transports chargés de vivres pour son escadre. Nelson ne doutait point que Villeneuve ne reprît la mer dès que ses bâtiments auraient réparé leurs avaries, et, résolu à le poursuivre *jusqu'aux antipodes,* il avait voulu compléter sa provision d'eau et embarquer au moins cinq mois de vivres sur chacun de ses vaisseaux. » Bonaparte s'est souvent vanté écrivait-il à Collingwood, que notre flotte s'u-

serait à la mer, tandis que la sienne ne ferait que s'accroître dans le port. Il doit savoir aujourd'hui, *si la vérité arrive jusqu'aux empereurs*, que sa flotte peut en une seule nuit éprouver plus d'avaries que la nôtre dans une année entière. »

Les bâtiments séparés de l'escadre française pendant la nuit orageuse qui suivit son départ avaient déjà rejoint l'amiral Villeneuve. *La Cornélie* était rentrée à Toulon le 22 janvier, le vaisseau *l'Indomptable* le 24. Les frégates *l'Hortense* et *l'Incorruptible* qui s'étaient portées vers le détroit de Gibraltar, premier rendez-vous indiqué en cas de séparation, effectuèrent aussi leur retour après avoir capturé les corvettes anglaises l'ARROW et L'ACHERON. Le vice-amiral Villeneuve était donc prêt à reprendre la mer; mais il voulut profiter de sa relâche pour opérer quelques mutations dans son escadre. La frégate *l'Incorruptible* cessa de faire partie de l'expédition, *l'Uranie* fut remplacée par *l'Hermione*, et, au lieu de *l'Annibal*, le capitaine Cosmao prit le commandement du *Pluton*, vaisseau de 74 qu'on venait de lancer. Deux mois avaient été perdus dans ces préparatifs, et l'empereur avait dû modifier ses premiers projets. Suivant la pente naturelle à son génie, il les avait encore agrandis. Villeneuve, cette fois, devait se présenter devant Cadix, y rallier le vaisseau *l'Aigle* et l'escadre espagnole commandée par l'amiral

Gravina, se porter avec ce renfort dans la mer des Antilles, où il serait rejoint par les 21 vaisseaux de Gantheaume, et de là faire route sur Boulogne afin d'y couvrir avec 50 vaisseaux le passage de la flottille. La division qu'il commandait, composée de 11 vaisseaux et de 6 frégates, était ainsi destinée à former le centre autour duquel viendraient se grouper ces escadres encore séparées et gardées à vue par les croisières anglaises.

Le 29 mars, l'amiral Villeneuve appareillait pour la seconde fois de Toulon avec une jolie brise de nord-est et se dirigeait vent arrière entre la Sardaigne et les Baléares. Le lendemain matin, le vent tourna au nord-ouest; au lieu de fraîchir, comme on devait s'y attendre, il mollit considérablement, et, pendant deux jours, notre escadre fit très-peu de chemin. Le 31 mars au soir, elle n'était encore qu'à dix ou douze lieues du cap Sicié, quand elle fut apperçue par les frégates anglaises L'ACTIVE et LA PHÉBÉ. LA PHÉBÉ laissa arriver sur le golfe de Palmas, où elle devait trouver Nelson; L'ACTIVE essaya de se maintenir à portée d'observer la route de nos vaisseaux ; durant la nuit elle les perdit de vue. Par un heureux concours de circonstances, Villeneuve apprit le lendemain d'un bâtiment ragusain que, cinq jours auparavant la flotte anglaise louvoyait dans le sud de la Sardaigne. Assuré de trouver la mer libre au nord des

Baléares, il serra le vent, rallia la côte d'Espagne, et, le 6 avril, se trouva en vue de Carthagène.

Informé de la sortie de notre escadre, Nelson l'attendait en vain entre la Sardaigne et la côte d'Afrique. « Je suis complétement égaré, écrivait-il dans son désespoir, par la faute de mes frégates, qui ont perdu la trace de l'ennemi à la sortie du port ; mais à quoi me serviraient les plaintes et la colère ? » Ce ne fut que le 10 avril que, se tenant à la hauteur de l'île d'Ustica, afin d'être prêt à se porter sur Naples ou sur la Sicile, il commença à soupçonner la route qu'avait suivie notre escadre en sortant de Toulon, Une lettre du ministre anglais à Naples lui fit connaître qu'un corps de troupes sous les ordres du général Craig et sous l'escorte du contre-amiral Knight, avait dû partir d'Angleterre pour se rendre dans la Méditerranée. Cette expédition importante pouvait être interceptée par l'amiral Villeneuve, et Nelson n'hésita plus, pour la couvrir, à se diriger en toute hâte vers le détroit. Pendant qu'il luttait avec persévérance contre de violents vents d'ouest, il apprit, le 16 avril, par un bâtiment neutre, que les vaisseaux français avaient été aperçus le 7 sous le cap de Gate. « Si cette nouvelle est vraie, écrivait-il à Naples, je frémis en songeant à tout le mal que peut nous avoir fait l'ennemi ! » Le 7 avril, en effet, l'escadre française avait déjà dépassé Carthagène. Le

contre-amiral Salcedo commandait dans ce port 6 vaisseaux espagnols. Villeneuve eût voulu les joindre à son escadre; mais Salcedo demandait trente-six heures pour embarquer ses poudres [1] : une brise favorable venait de s'élever : Villeneuve, impatient d'en profiter, ne voulut pas s'arrêter davantage. Il continua sa route, et, le 9 avril, il donnait dans le détroit de Gibraltar. Le soir même, chassant devant lui le vice-amiral Orde et les 5 vaisseaux anglais qui bloquaient Cadix, il jetait l'ancre à l'entrée de ce port, afin d'opérer sa jonction avec l'amiral Gravina.

Cet amiral espagnol était né à Naples. Charles III, dont on l'a cru généralement le fils naturel, le fit entrer dans la marine et l'envoya combattre les Algériens. En 1793, Gravina servit sous les ordres de l'amiral Langara et prenait part à la défense de Toulon et de Roses. Cette campagne lui valut le grade de contre-amiral et la réputation d'officier intrépide. Choisi pour ambassadeur par la cour de Madrid, il vint à Paris en 1805 et plut à l'empereur, qui le désigna pour commander la flotte espagnole. On n'approchait pas impunément de l'empereur. Gravina, qui, à l'âge de cinquante-huit ans, cachait encore, sous une grande simplicité de manières, un caractère exalté et chevaleresque,

[1] Lettres du général Beurnonville à l'amiral Decrès.

[illegible] complétement sous le charme. Sans connaître les forces d'une marine dégénérée, il promit de suivre la flotte française *partout et à toute entreprise*[1]. Le 3 avril, plein d'ardeur et brûlant d'entrer en campagne, il arborait son pavillon sur le vaisseau *l'Argonauta*, mouillé en rade de Cadix. L'Espagne possédait 16 vaisseaux dans ce port; mais le dénûment complet dans lequel étaient tombés les arsenaux, les ravages que venaient d'exercer la fièvre jaune sur le littoral déjà dépeuplé, avaient opposé à la bonne volonté du cabinet de Madrid et au zèle infatigable de notre ambassadeur, le général Beurnonville, des obstacles insurmontables. Au bout de trois mois et à force d'expédients, on était parvenu à armer 6 vaisseaux, dont 2 de 64, *les plus misérables bâtiments*, à l'exception de l'Argonauta, *qu'on eût jamais envoyés à la mer*[2]. Pour former les équipages de cette escadre, il avait fallu avoir recours *à la presse*, et on avait ainsi recueilli, de l'aveu même du général Beurnonville, *une canaille épouvantable*[3]. Les officiers, il est vrai, qui montaient ces vaisseaux si mal armés, braves et instruits pour la plupart, étaient dévoués à leur amiral: mais ce n'était pas [illegible] qu'avait manqué la marine

1. [illegible] amiral Decrès.
2. [illegible] amiral Decrès.
3. [illegible] amiral Decrès.

espagnole depuis le commencement de la guerre : d'héroïques résistances avaient honoré le pavillon de Charles IV ; aucune résistance heureuse ne l'avait rendu redoutable à l'ennemi.

Un exemple bien récent encore eût dû cependant nous ouvrir les yeux sur le danger d'appeler dans la lice de semblables auxiliaires. Le 6 juillet 1801, peu de temps après la paix d'Amiens, on avait vu trois vaisseaux français, protégés par deux méchantes batteries et une position habilement choisie, combattre avec avantage, devant Algésiras, 6 vaisseaux anglais. Quelques jours après ce combat, dans lequel le vaisseau l'HANNIBAL resta en notre pouvoir, une division de 5 vaisseaux espagnols sort de Cadix avec un sixième vaisseau donné à la France, *le San-Antonio*, sur lequel on jette à la hâte un équipage. L'amiral Linois, qui commande notre escadre, appareille avec ce renfort. Sir James Saumarez, qu'il vient de vaincre, appareille aussi pour le poursuivre. Les 9 vaisseaux des alliés prennent chasse devant 5 vaisseaux anglais et à l'un des plus beaux combats de notre marine succède un épouvantable désastre. *Le San-Antonio*, entouré, est forcé de se rendre. Deux trois-ponts espagnols sont atteints au milieu de la nuit par un seul vaisseau anglais. Les équipages perdent la tête, le feu éclate dans les batteries, et les deux vaisseaux, après s'être canonnés mutuellement,

font bientôt explosion. 2 000 hommes sont victimes de ce double suicide. Quant aux vaisseaux français, à peine remis du combat d'Algésiras, ils repoussent victorieusement l'ennemi et entrent à Cadix, le lendemain, couverts de gloire, mais consternés d'un succès que de fidèles et généreux alliés ont payé d'un si grand sacrifice.

Tels étaient les souvenirs qui agitaient Villeneuve à la vue de l'escadre de Cadix ; si quelque chose eût pu diminuer l'impression fâcheuse qu'il en éprouva, c'eût été, sans contredit, l'empressement avec lequel l'amiral Gravina vint se ranger sous son pavillon, et la loyauté empreinte dans toute la personne et dans tous les actes de ce brave officier. Dès que *l'Hortense*, envoyée en avant par l'amiral Villeneuve, eut signalé l'approche de la flotte française, le capitaine du vaisseau *l'Aigle*, prêt à appareiller lui-même, avait remis à l'amiral espagnol les dépêches de l'amiral Decrès et sept paquets cachetés contenant l'indication du rendez-vous général de l'escadre en cas de séparation. Gravina fit distribuer ces paquets à ses capitaines, avec défense expresse de les ouvrir avant d'être au large. Embarquant alors à la hâte 1 600 hommes de troupes, il fit signal à ses vaisseaux de filer leur câble par le bout, et alla mouiller devant Rota au milieu de l'escadre française. A deux heures du matin, la flotte combinée profita d'une légère brise

de terre pour mettre sous voiles. *Le San-Rafaël* avait touché en sortant du port; les autres vaisseaux, qui avaient déjà laissé un câble à Cadix, voulurent lever leur ancre et perdirent beaucoup de temps dans cette opération. Au point du jour, ils se trouvèrent séparés de l'escadre. *L'Argonauta*, de 80, et *l'America*, de 64, rallièrent seuls l'amiral Villeneuve qui compta alors sous ses ordres, outre 6 frégates, 1 corvette et 3 bricks, 12 vaisseaux français et 2 vaisseaux espagnols. *Le San-Rafaël*, de 80 canons, *le Firme*, *le Terrible*, de 74, *l'Espano*, de 64, et la frégate *la Santa-Madalena*, furent laissés en arrière. Les capitaines de ces bâtiments décachetèrent les paquets qui leur avaient été remis par l'amiral Gravina et firent route pour la Martinique.

Nelson cependant luttait encore contre les vents d'ouest. Il n'arriva à l'entrée du détroit que le 30 avril. Là il fallut s'arrêter, car le violent courant qui descend constamment de l'Océan dans la Méditerranée ne permet point de franchir ce passage avec des vents contraires, « Ma bonne fortune, écrivait-il au capitaine Ball, semble m'avoir abandonné. Le vent ne veut plus souffler ni de l'arrière ni du travers : il est toujours droit debout ! » Mouillé dans la baie de Tétouan, plus agité que les Grecs en Aulide, il épiait avec anxiété la première brise favorable et cherchait à tromper son ardeur par

mais a

du sor

sa res-
Nelson
d'En-
mes de

troupes que le contre-amiral Knight amenait d'Angleterre. Le 10 mai, il vint mouiller dans la baie de Lagos avec son escadre, y trouva quelques transports abandonnés par sir John Orde, au moment où ce dernier s'était retiré devant Villeneuve, et embarqua dans une seule nuit plus d'un mois de vivres à bord de tous ses vaisseaux. Le lendemain, il appareillait de nouveau et se portait à la hauteur du cap Saint-Vincent. Le 12 mai, dans l'après-midi, le jour même où Villeneuve arrivait en vue de la Martinique, il ralliait l'important convoi qu'avait escorté jusque-là le contre-amiral Knight avec deux vaisseaux, LE QUEEN, de 98, et LE DRAGON, de 74. Ce convoi avait donc échappé aux atteintes qu'appréhendait Nelson ; mais destiné à entrer dans la Méditerranée, il pouvait redouter encore la rencontre du contre-amiral Salcedo. A la veille de se lancer avec 11 vaisseaux à la poursuite d'une flotte ennemie de 18 vaisseaux de ligne, Nelson aima mieux s'affaiblir que laisser un amiral anglais exposé à combattre, avec des forces insuffisantes, l'escadre de Carthagène. Un de ses vaisseaux, dont le doublage en cuivre n'avait pas été changé depuis plus de six ans, LE ROYAL SOVEREING, vaisseau à trois ponts, l'eût retardé par l'infériorité de sa marche dans la traversée qu'il allait entreprendre. Il ne craignit point de se priver de ses services, et l'adjoignit à la division qu'il ve-

avec 6 vaisseau
à la poursuite
Missiessy. L'enn
plus de 23 va
compté en avoir 1
vaisseaux éprouvés, habitu
portant le même pavillon.
que Nelson
disait-il à
vaisseau français ; je me
vaisseaux espagnols. Quand
je vous permets d'en f

justement rassuré contre l
de l'ennemi, Nelson n
la crainte du ridicule qui pour
poursuite infructueuse. « Apr
tous les renseignements
disait-il au secrétaire de

occasion, je place toujours mes convenances hors de la question. Je puis être malheureux, on ne dira jamais que je suis inactif ou que je ménage ma personne, car on n'appellera point assurément cette poursuite de 18 vaisseaux avec 10 *un voyage d'agrément,* surtout quand il faut aller chercher ces 18 vaisseaux *aux Antilles.* En tout cas, si je me suis trompé sur la destination de la flotte combinée, je serai de retour en Europe à la fin de juin, c'est-à-dire longtemps avant que l'ennemi ait pu savoir où je suis allé. » Trop de temps avait été perdu déjà pour que Nelson pût en perdre encore dans de nouvelles hésitations. Le 11 mai, cédant à un des plus beaux mouvements qui aient illustré sa carrière, il quittait le contre-amiral Knight et volait au secours des Antilles menacées.

Tout avait jusqu'alors secondé les pro[j]
l'empereur. Malgré la marche inférieure d
vaisseaux, *le Formidable* et *l'Intrépide* t
couverts de voiles, *l'Atlas*, qu'il fallait faire
quer par *le Neptune*, l'amiral Villeneuv
passé le détroit un mois avant l'amiral ang
13 mai, il mouillait à la Martinique, et trou
la rade du Fort-Royal les bâtiments dont
séparé en partant de Cadix : 18 vaisseaux
gates furent ainsi réunis sous ses ordres, e
mier essai qu'il put faire de la bonne vol
leurs équipages fut couronné d'un succès
A l'entrée de la rade du Fort-Royal, les
avaient occupé et fortifié un rocher inhabit
le Diamant. Cette position, devenue le lie
pôt de leur station et le refuge de leurs c
était réputée inexpugnable. Les embarc
l'escadre, soutenues par le feu de deux

ue
re-
.adre
ue, au
.al Ma-
eaux et
rbade le
s réunies

[illegible] ainsi des routes opposées, et les ve
[illegible] rapidement l'escadre anglais
[illegible] pendant que l'armée combinée, ap
[illegible] de nouvelles troupes à la Guadelouр
[illegible] pour debouquer entre Antigoa et Mo
[illegible] trouvait déjà à trente lieues dans le
[illegible]

[illegible] l'escadre
[illegible] le
[illegible] golfe de Paria, q
[illegible] l'embouchure
[illegible]

l'armée combinée, elle ne vous fera pas grand mal impunément. Mon escadre est compacte et manœuvrante, celle de l'ennemi ne peut l'être. » Puisant sa confiance dans l'incontestable supériorité de ses vaisseaux, Nelson ne songea en cet instant critique qu'à se rapprocher du théâtre des événements. Les faux renseignements qu'il avait reçus à la Barbade l'avaient entraîné à plus de soixante lieues sous le vent de cette île, et, pendant ce temps, Villeneuve, jetant partout l'alarme sur son passage, capturait un convoi de 15 voiles sorti de Saint-Christophe. Parvenu à la hauteur de la Grenade, Nelson eut des nouvelles plus certaines de la flotte combinée. Les vigies de la Dominique avaient compté, le 6 juin, 18 vaisseaux et 6 frégates faisant route au nord. Nelson conçut de nouveau l'espoir d'atteindre l'ennemi ; mais Villeneuve avait été informé par ses prisonniers de l'arrivée d'une escadre anglaise aux Antilles, et, au moment où Nelson paraissait devant Antigoa, la flotte combinée avait depuis trois jours repris le chemin de l'Europe.

Nelson connut le départ des alliés le 12 juin. En quelques heures, il jeta ses troupes à terre, désigna le contre-amiral Cochrane pour rester aux Antilles avec LE NORTHUMBERLAND et reprit avec 11 vaisseaux son infatigable poursuite. Nelson et Villeneuve allaient suivre encore une fois des routes divergentes : Villeneuve se dirigeait sur le Ferrol,

forces de voiles. Arrivée à soixante lieues du Finistère, la flotte combinée se trouva arrêtée des vents contraires. Le Curieux gagna le port Plymouth. Le 9 juillet au point du jour, le capitaine Bettesworth fut reçu par lord Barham, qui venait de succéder au vicomte Melville. 36 vaisseaux, échelonnés de Cadix à Brest, ne pouvaient garder avec succès une pareille étendue de côtes contre une flotte compacte de 20 vaisseaux de ligne. Il fallait une résolution prompte ; lord Barham n'hésita point à la prendre. Il prescrivit sur le champ à Cornwallis, qui croisait devant Brest, de faire lever le blocus de Rochefort et du Ferrol, de composer une escadre de 15 vaisseaux à l'amiral Calder, et de porter cette escadre vers le cap Finistère à la rencontre de l'amiral Villeneuve. Des bâtiments attendaient à Portsmouth et à Plymouth les dépêches de l'amirauté, et, *huit jours après l'arrivée du* Curieux *en Angleterre, les ordres de lord Braham étaient exécutés.* Le 15 juillet, les 5 vaisseaux du contre-amiral Stirling ralliaient à la hauteur du Ferrol les 10 vaisseaux du vice-amiral Calder, pendant que la flotte de Villeneuve, toujours retenue par les vents de nord-est, perdait chaque jours du terrain au lieu d'avancer.

Nelson, pendant ce temps, marchait en toute confiance vers Gibraltar. Il y arriva le 18 juillet, et apprit avec étonnement qu'aucun vaisseau ennemi

n'avait encore franchi le détroit. Qu'était donc devenue la flotte qu'il poursuivait? L'avait-il devancée en Europe, comme il avait autrefois devancé la flotte de Brueys en Égypte? Ou Villeneuve, se dérobant par une fausse marche, s'était-il jeté sur la Jamaïque, tandis qu'il le croyait en plein Océan et cinglant sous toutes voiles vers Cadix? Il fallait cependant que Nelson s'arrêtât enfin pour renouveler son eau et ses vivres, pour procurer aussi quelques rafraîchissements à ses équipages, qui commençaient à souffrir du scorbut. Il prit le parti de mouiller à Gibraltar, et, le 20 juillet, alla rendre visite au gouverneur. Il y avait plus de deux ans qu'il n'avait touché la terre ferme. Une lettre qu'il reçut de Collingwood, alors en croisière devant Cadix, vint bientôt calmer son agitation. Doué d'une rare sagacité, Collingwood avait pressenti toute l'importance de la campagne de Villeneuve et soupçonné des premiers le nœud de cette expédition. « Le gouvernement actuel de la France (écrivait-il le 18 juillet à son ami) ne recherche jamais de petits avantages quand il peut aspirer à de grands résultats. Les Français veulent envahir l'Irlande, et c'est là que tendent toutes leurs opérations. Cette incursion dans la mer des Antilles n'avait d'autre but que d'y attirer nos forces navales, qui sont le grand obstacle à leurs entreprises. » Si Collingwod eût songé à la flottille

rassemblée à Boulogne, il eût trouvé le danger plus pressant encore ; il eût reconnu que, l'armée combinée une fois maîtresse du golfe et de l'entrée de la Manche, l'invasion de l'Angleterre offrait moins de difficultés peut-être que l'invasion de l'Irlande.

Pendant qu'une vague inquiétude tenait sur les deux rives de la Manche les esprits en suspens, Calder et Villeneuve se rencontraient à cinquante lieues au large du cap Finistère. Le 22 juillet, ils en venaient aux mains, et Calder nous enlevait, à la faveur de la brume, deux vaisseaux espagnols, *le Firme* et *le San-Rafaël*. Séparés par la nuit, les deux amiraux montrèrent le lendemain la même indécision, la même répugnance à renouveler le combat. Calder, que Collingwood nous a peint dévoré d'anxiété devant le Ferrol, fléchissant, comme Villeneuve, sous le poids de la responsabilité, Calder comprit mal son devoir en cette circonstance. Content d'un médiocre avantage, il laissa notre armée libre de sa manœuvre et cessa de s'opposer à une jonction qu'il avait l'ordre de prévenir. Quant à Villeneuve, moins que Calder encore il eût dû accepter comme définitive cette première épreuve. Ses vaisseaux se montraient pleins d'ardeur ; ils s'étaient battus avec un enthousiasme et un entraînement qui rappelaient les plus glorieux temps de notre marine. Le brave capitaine de Péronne avait été tué sur *l'Intrépide*, au moment où

il couvrait de son vaisseau l'intervalle par lequel LE WINDSOR-CASTLE allait se jeter dans la ligne, le capitaine Roland avait été blessé sur son banc de quart, en conduisant *l'Atlas* au plus épais du feu; l'héroïque commandant du *Pluton*, le capitaine Cosmao avait deux fois, au milieu de l'action, dégagé les vaisseaux espagnols que l'ennemi avait entourés. L'ardeur et la confiance de ces braves officiers auraient dû pénétrer jusqu'au cœur de leur chef : les Anglais d'ailleurs, pour la première fois, se tenaient sur la défensive. Jamais chance plus belle de livrer un combat heureux ne s'était offerte à un amiral ; cette chance, Villeneuve l'eût saisie peut-être sans ces fatales doctrines qui pendant vingt ans ont ouvert la porte à tant de faiblesses : il la sacrifia *à l'espoir d'accomplir sa mission*. Jusqu'au 25 juillet, il chercha à gagner le Ferrol : rebuté par trois jours de lutte inutile, il laissa enfin arriver sur Vigo et entra dans ce port pour y réparer ses avaries.

CHAPITRE XI.

Jonction de la flotte combinée avec l'escadre du Ferrol. Entrée de Villeneuve dans Cadix.

Un premier pas était fait ; la flotte de Villeneuve était revenue des Antilles en Europe. De Vigo, Villeneuve écrivit à l'amiral Decrès :

« Si, comme je devais l'espérer, lui dit-il, j'eusse fait un trajet prompt de la Martinique au Ferrol, que j'eusse trouvé l'amiral Calder avec 6 vaisseaux ou au plus 9, que je l'eusse battu, et après avoir rallié l'escadre combinée, ayant encore un mois et demi de vivres et de l'eau, j'eusse fait ma jonction à Brest et donné cours à la grande expédition, *je serais le premier homme de France*. Eh bien ! tout cela devait arriver, je ne dis pas avec une escadre excellente voilière, mais même avec des vaisseaux très-ordinaires. J'ai éprouvé dix-neuf jours de vents contraires ; la division espagnole et *l'Atlas* me faisaient arriver tous les matins de 4 lieues, quoique la plupart des vaisseaux fussent la nuit sans voiles. Deux coups de vent de nord-est nous ont avariés, parce que nous avons de mauvais mâts, de mauvaises voiles et de mauvais gréements, de mauvais officiers et de mauvais matelots. Nos équipages tombent malades ; l'ennemi a été averti. Il s'est renforcé ; il a osé venir nous attaquer avec des forces numériquement bien inférieures : le temps l'a servi. Peu exercé aux combats et aux manœuvres d'escadre, chaque capitaine, dans la brume, n'a suivi d'autre règle que de suivre son matelot d'avant, et *nous voici la fable de l'Europe.* »

Les plaintes de l'amiral Villeneuve étaient en partie fondées ; malheureusement la clairvoyance d'un homme irrésolu ne vaut pas, dans la plupart des affaires de ce monde, l'aveuglement d'un homme énergique. Si Villeneuve, convaincu que de mauvais vaisseaux ne sont qu'un embarras, eût pris sur lui de servir les desseins de l'empereur au risque d'encourir son déplaisir, s'il eût laissé la division espagnole, à l'exception de *l'Argonauta*, à la Havane, il eût probablement combattu avec avantage Calder devant le Ferrol ; mais ces doléances qui ne remédiaient à bien ; ce découragement qui, loin d'avoir l'assurance d'une conviction éclairée semblait toujours prêt à se démentir ou à se condammer, ces élans d'un instant et ces brusques retours ; ce fonds inaltérable de bravoure et d'honneur à côté de cette puérile faiblesse, tout cela montrait l'homme déjà marqué du sceau de la fatalité.

Notre escadre mettait à profit la relâche de Vigo ; elle y trouvait de l'eau, des vivres frais, et se préparait avec activité à reprendre la mer. Nelson, plus actif encore, avait mouillé le 22 juillet dans la baie de Tétouan, et en était repart le 23 pour aller se joindre à l'armée de Cornwallis. Les vents de nord-est, qui l'arrêtèrent sous le cap Saint-Vincent, ramenèrent en même temps Calder devant le Ferrol. Villeneuve se trouvait ainsi placé

entre deux escadres anglaises. Il laissa à Vigo un vaisseau français, *l'Atlas*, qui avait à réparer de glorieuses avaries reçues dans le combat du 22 juillet, deux vaisseaux espagnols, l'*Amer*[illegible] [illegible] l'*Espana*, de 64, les plus mauvais marcheurs de l'escadre, et saisit habilement l'instant favorable pour passer entre les croisières ennemies [illegible] lui annonçait de tous côtés la présence. Un [illegible] vent du sud-ouest poussa Calder au large [illegible] duisit notre armée de la baie de Vigo au mouillage de la Corogne. Une partie de l'escadre [illegible] Ferrol et y rallia 5 vaisseaux français [illegible] seaux espagnols. Cette jonction [illegible] le brave amiral Gravina. « Quand [illegible] vent d'est, écrivit-il à l'amiral [illegible] ennemie, forte de 14 vaisseaux [illegible] du Ferrol, elle sera bien étonnée [illegible] cap Finistère à ce port. [illegible] ennemies considérables, était difficile [illegible] mais mon respectable collègue [illegible] prise et l'a exécutée avec [illegible] gesse et de hardiesse... Il a [illegible] loyale affection [illegible] l'âme [illegible] le consolait des fâcheuses [illegible] souvent jusqu'à ses oreilles [illegible]

près de lui pour le soutenir, semblait au contraire irriter ces chagrins. Tout dévoué au succès de cette campagne dont il possédait le secret , plein de feu et d'énergie, cet ardent aide de camp de l'empereur ne pouvait s'empêcher de déplorer l'abattement de Villeneuve. Villeneuve à son tour, aigri par les mécomptes de cette campagne, accusait hautement Lauriston de méconnaître des difficultés qu'il était incapable d'apprécier.

C'est dans cet état d'esprit que l'amiral français arriva à la Corogne. Malgré quelques fautes, malgré cette anxiété mal dissimulée qui le dévorait, il avait jusque-là rempli les intentions de l'empereur , 29 vaisseaux français et espagnols se trouvaient réunis sous son pavillon : il ne lui restait plus qu'à se porter devant Brest ; mais c'était là pénétrer au cœur des croisières anglaises, et Villeneuve, au moment décisif, sentit faiblir son courage. « Connaissez, monseigneur, toutes mes sollicitudes, écrivit-il le 11 août à l'amiral Decrès. Je vais prendre la mer avec 2 vaisseaux infestés de maladies, *l'Achille* et *l'Algésiras*. *L'Indomptable* n'est pas mieux ; il a en outre perdu du monde par désertion. *On me menace de la réunion de Calder et de Nelson...* Nos forces, qui devaient être de 34 vaisseaux, seront tout au plus de 28 ou 29 ; celles des ennemis, plus réunies qu'elles n'ont jamais été, *ne me lais-*

... guère d'autre pa...

Malgré la formidab...
en ce moment contre la Fr...
dait encore Villeneuve...
n'a partagé les en...
Qui de nous, qu...
grande époque...
de son récit...
vers l'occiden...
l'horizon...
tinces du...
Villeneuve...
plet, sont...
reux et An...
tille, qui...
forment...
rades, de...
seul pas...
l'Angle...
th...
lo...
des...

dans une entreprise délicate. C'était déjà en compromettre le succès que vouloir s'arrêter aux dangers de la route. Villeneuve, d'un œil inquiet, en sondait incessamment les précipices. *Poltron de tête et non de cœur* [1], comme l'illustre amiral qui livra la bataille de la Hogue, il marchait en tremblant dans ce sentier étroit, au bout duquel il apercevait moins un royaume à conquérir qu'une marine renaissante à sacrifier. Sa conscience réclamait en secret contre ces imprudences, et son âme se sentait émue pour la fortune du pays.

Moins préoccupé du péril et toujours prêt à se dévouer, Gravina *pensait cependant comme Villeneuve.*

« Je suis très-reconnaissant de la confiance et des marques d'honneur dont Sa Majesté Impériale et Royale veut bien me combler (écrivait ce brave amiral, le 3 août 1805, à l'amiral Decrès). Le plan d'opération que vous m'avez fait connaître ne pouvait être mieux conçu. Il était divin... Mais voici aujourd'hui soixante jours que nous sommes partis de la Martinique... Les Anglais ont eu le temps de renforcer leur escadre du Ferrol. Tout cela, selon moi, a pu déconcerter un si beau plan. L'ennemi connaît à présent nos forces. La saison leur est favorable, et, en sortant d'ici, nous devons nous attendre à être attaqués. Après ce combat, l'ennemi enverra quelques avisos avertir l'escadre de Brest. Il nous fera suivre et guetter, afin de nous obliger à combattre de nouveau avant d'attérir sur Brest. Ainsi se trouvera dé-

[1] C'est ainsi que Seignelai appelait le maréchal de Tourville.

truit le plan de la [illegible]
si nous fussions [illegible]
voir d'ailleurs [illegible]
tir au premier [illegible]

Pendant que [illegible]
route qu'il devait [illegible]
étaient en mouv[illegible]
Le contre-a[illegible]
fort, trouva[illegible]
alors comma[illegible]
était sortie [illegible]
opérer sa [illegible]
auquel il [illegible]
reconnai[illegible]
le capita[illegible]
çais et esp[illegible]
sant, l'a[illegible]
arrivait a [illegible]
8 devant [illegible]
avec LE S[illegible]
la flotte [illegible]
sion d[illegible]
l'ava[illegible]
ce m[illegible]
fiance [illegible]

surveiller Gantheaume, et expédiait les 18 autres, sous l'amiral Calder, à l'entrée du Ferrol.

La jonction que redoutait Villeneuve s'était donc opérée comme il l'avait prévu. Si la flotte combinée, mouillée depuis le 2 août au Ferrol, n'eût point été servie par la lenteur même de ses mouvements, si elle fût venue se jeter au milieu des 35 vaisseaux de Cornwallis, on peut douter encore, après ce qui s'est passé à Trafalgar, que cette flotte, en se faisant détruire, eût assez maltraité les vaisseaux ennemis pour assurer du moins la sortie de l'amiral Gantheaume. Si Villeneuve, au contraire, ainsi que l'empereur irrité prit soin de le faire remarquer à l'amiral Decrès, eût rallié à Vigo la division Lallemand, qui mouilla le 16 août dans ce port, il aurait eu la chance, en se portant sur Brest, de se croiser sans le rencontrer avec l'amiral Calder, et de surprendre à la tête de 33 vaisseaux les 18 vaisseaux de Cornwallis sous Ouessant [1]. Il est plus probable cependant que Calder, qui reparut le 20 août devant le Ferrol, eût été informé par les croiseurs anglais ou par les bâtiments neutres des mouvements de l'amiral Villeneuve. A cette nouvelle, Calder fût sans doute revenu brusquement sur ses pas et eût de nouveau rallié Cornwallis, ou, comme

[1] Lettre de l'empereur à l'amiral Decrès au camp impérial de Boulogne, 31 août 1805.

Nelson [illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
ils [illegible]
[illegible]
[illegible]
de [illegible]
[illegible]
leurs [illegible]
[illegible]
vaisseaux [illegible]
[illegible]
tage [illegible]
semble [illegible]
violents [illegible]
raient [illegible]
Pour V [illegible]
n'étaient [illegible]

Le 11 [illegible]
avec [illegible]
large [illegible]
chefort [illegible]
se trouvait [illegible]
Or [illegible]

été laissées par Calder pour l'observer. Le lendemain, le vent passa au nord-est. Les frégates anglaises que Villeneuve avait fait chasser avaient disparu ; mais trois voiles inconnues se montraient encore sous le vent. Deux d'entre elles étaient des bâtiments anglais : le vaisseau LE DRAGON et la frégate le PHÉNIX. La troisième était la frégate française la *Didon*, détachée du Ferrol à la recherche du capitaine Lallemand, et capturée le 10 août par LE PHÉNIX. Un navire danois, interrogé par une de nos frégates, déclara que ces trois voiles précédaient une flotte de 25 vaisseaux anglais. Cette nouvelle était sans fondement, car l'amiral Calder n'avait pas encore quitté Cornwallis ; mais Villeneuve n'attendait qu'un prétexte pour faire route vers Cadix. Changeant tout à coup de direction, il mit le cap au sud, prolongea hors de vue la côte de Portugal, vint atterir le 18 août sur le cap Saint-Vincent, où il s'empara de quelques bâtiments marchands, et le 20 août entra dans Cadix, après avoir poursuivi sans succès les trois vaisseaux qui bloquaient ce port sous les ordres de Collingwood.

Du moment que la jonction des escadres françaises n'avait pu s'opérer à la Martinique ; du moment que Nelson s'était mis sur la trace de Villeneuve, c'était là le dénoûment naturel de la campagne des Antilles. Tout autre que l'empereur eût abandonné cette trame rompue ; mais lui, par un

l'entrée de [illegible]
ses dernières [illegible]
qu'à Villeneuve. [illegible]
tion et de [illegible]
effet, par ses [illegible]
pre à cette [illegible]
qu'on n'est [illegible]
associés aux [illegible]
seaux [illegible]
plus difficile [illegible]
Latouche-Tréville. [illegible]
pousse à bout, [illegible]
tement de [illegible]
de Villeneuve à [illegible]
il renonça à [illegible]
avait craint de [illegible]
cadres, quand il [illegible]
prendre l'offensive. [illegible]
principe de [illegible]
(ce fut un [illegible]
étaient [illegible]

CHAPITRE XII.

Villeneuve à Cadix.

Le jour où la violence du cabinet britannique jeta l'Espagne dans notre alliance, toutes les sources où puisaient les ministres de Charles IV se trouvèrent à la fois taries. Jusque-là, les subsides des colonies, les revenus des douanes, le produit des mines du Mexique et de l'Amérique du Sud, avaient suppléé à l'impôt foncier inconnu en Espagne, et couvert d'une apparence de prospérité la profonde misère de cette malheureuse monarchie ; mais quand les croiseurs anglais eurent fermé les ports de la Péninsule au commerce maritime et aux trésors du nouveau monde, la détresse du gouvernement espagnol apparut dans toute sa nudité. Au mois d'octobre 1805, les vieux souverains n'avaient déjà plus *un écu pour se faire charroyer du palais de Saint-Ildefonse à l'Escurial* [1]. Une affreuse disette, suivie de la fièvre jaune, qui ra-

[1] Lettre du général Beurnonville à l'amiral Decrès.

[illegible]
du roya[illegible]
du litt[illegible]
épuisés. [illegible]
minist[illegible]
pays r[illegible]
flotte [illegible]
conse[illegible]
et l'ex[illegible]
facilite[illegible]
Le prin[illegible]
vantai[illegible]
tout à [illegible]
néan[illegible]
euss[illegible]
[illegible]
d'E[illegible]
Ains[illegible]
l'a[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]

de juillet, 8 vaisseaux sous ses ordres [1]. Obtenus d'un grand élan national ou du concours spontané d'un gouvernement généreux, ces prodigieux efforts auraient pu mettre en péril la puissance anglaise : arrachés au dévouement pusillanime d'un ministre impopulaire, ils n'avaient fait que préparer, par une fausse confiance en des forces chimériques, un épouvantable revers.

Tout fléchissait alors sous la volonté impériale, et Godoy, moins qu'un autre, était en état de s'y soustraire ; mais, pendant qu'on usait sans ménagement de sa docilité, on oubliait que derrière ce favori se trouvait un peuple fier et ombrageux, plus

[1] Liste des vaisseaux armés par l'Espagne, du mois de mars au mois de septembre 1805 :

A CADIX.		AU FERROL.		A CARTHAGÈNE.	
NOMS.	CANONS.	NOMS.	CANONS.	NOMS.	CANONS.
Santissima-Trinidad.	140	Principe de Asturias..	110	Real Carlos.	112
Santa-Anna........	112	Neptuno.............	80	Reyna.....	112
Rayo..............	100	San-Juan Nepomuceno.	74	El Paulo...	74
Argonauta.........	80	San-Ildefonso........	74	Joaquin....	74
San-Rafaël.........	80	San-Augustino.......	74	Asia.......	74
Terrible...........	74	San-Justo...........	74	Guerrero..	80
Firme.............	74	Monarca............	74	San Pablo..	80
Bahama............	74	Montañe............	74	San-Ramon.	64
Glorioso...........	74	San-Leandro	64		
America...........	64	San-Francisco de Asis.	64		
España..	64				
11 vaisseaux.		10 vaisseaux.		8 vaisseaux.	

TOTAL GÉNÉRAL...... 29 vaisseaux.

miers symptômes de [illegible]
dèrent point à se [illegible]
tré à Cadix. Ses [illegible]
surtout de munitions. Le [illegible]
dia sur-le-champ [illegible]
de l'amiral [illegible]
la Caraque ; [illegible]
commandant de [illegible]
instructions : [illegible]
sortirait des [illegible]
si l'amiral [illegible]
leurs caisses, [illegible]
papier-monnaie, [illegible]
pareilles [illegible]
général [illegible]
Paix et [illegible]
mais les [illegible]
temps se [illegible]
ciers espagnols [illegible]
du 22 juillet, [illegible]

dont 14 français, auxquels il ne manquait ni un mât ni une vergue, avait laissé honteusement emmener par 14 vaisseaux anglais. Cet abandon, disaient-ils, n'avait rien qui pût les surprendre : ils auraient dû le prévoir le jour où Villeneuve avait laissé l'escadre espagnole en arrière pour arriver plus rapidement à la Martinique [1].

Ces reproches retombaient comme un poids insupportable sur le cœur de nos marins et provoquaient de leur part des murmures qui blessaient profondément l'amiral Villeneuve. Sans force contre ces reproches, dévoré de soucis, tourmenté en outre par de violentes coliques bilieuses, Villeneuve se laissait aller au plus complet abattement et maudissait le jour où il avait entrepris cette fatale campagne [2]. Cette fâcheuse disposition qui se

[1] Des lettres attribuées à des officiers de l'escadre de l'amiral Gravina circulèrent à cette époque dans Cadix et donnèrent lieu à une correspondance très-vive entre notre consul général, M. Le Roy et le capitaine général marquis de La Solana.

[2] « Il m'est tombé entre les mains, écrivait-il à l'amiral Decrès, une lettre du capitaine du vaisseau LE QUEEN, adressée à un des commissaires de l'amirauté, dans laquelle il lui dit « qu'ils bloquent avec 4 vaisseaux les 7 qui sont à Carthagène, et que, s'ils sortent, ils espèrent en rendre bon compte *en les attaquant de nuit ou par un vent bon frais.* » Et je ne doute pas qu'une attaque de ce genre n'eût le succès le plus certain, parce que dans l'état où nous sommes par défaut d'expérience de mer de nos officiers et matelots, défaut d'expérience de la guerre de nos capitaines com-

manifestait dans [illegible]
reux amiral ajoutait [illegible]
l'empereur. Trahi par [illegible]
le plus beau projet qu'[illegible]
dernier appréciait [illegible]
flotte combinée à Cadix. [illegible]
lution bien moins un [illegible]
que, et reprochait d'[illegible]
neuve « ce sentiment [illegible]
d'abandon, » que [illegible]
l'amiral Decrès, « [illegible]
âme et ne l'affectait [illegible]
autres. » L'armée de [illegible]
che pour l'Allemagne [illegible]
se trouvait [illegible]
reur, en [illegible]
vaisseaux [illegible]
et celui de ses alliés [illegible]
l'Andalousie et [illegible]
cédait qu'il devait [illegible]
réunis à Cadix [illegible]
l'ennemi [illegible]
sidérables [illegible]
vait donc [illegible]

prendre la mer. L'empereur prescrivait à Villeneuve, dès que la flotte serait ainsi ravitaillée, d'assurer la jonction des 8 vaisseaux mouillés à Carthagène; ces vaisseaux, plus d'une fois, avaient mis sous voiles pour se rendre à Cadix, mais ils en avaient été empêchés par la crainte de rencontrer, à la sortie du détroit, une escadre anglaise.

« L'intention de l'empereur (écrivait l'amiral Decrès à Villeneuve, en lui envoyant ces nouvelles instructions) est de chercher dans les rangs, quelque place qu'ils y occupent, les officiers les plus propres à des commandements supérieurs ; et ce qu'il exige par-dessus tout, c'est une noble ambition des honneurs, l'amour de la gloire, un caractère décidé et un courage sans bornes. Sa Majesté veut éteindre cette circonspection qu'elle reproche à sa marine, ce système de défensive qui tue l'audace et qui double celle de l'ennemi. Cette audace, elle la veut dans tous ses amiraux, ses capitaines, officiers et marins, et, quelle qu'en soit l'issue, elle promet sa considération et ses grâces à ceux qui sauront la porter à l'excès. Ne pas hésiter à attaquer des forces inférieures ou égales même et avoir avec elles des combats d'extermination, voilà ce que veut Sa Majesté! Elle compte pour rien la perte de ses vaisseaux, si elle les perd avec gloire. Elle ne veut plus que ses escadres soient bloquées par un ennemi inférieur, et, s'il se présente de cette manière devant Cadix, elle vous recommande et vous ordonne de ne pas hésiter à l'attaquer! L'empereur vous prescrit de tout faire pour inspirer ces sentiments à tous ceux qui sont sous vos ordres, par vos actions, vos discours, et par tout ce qui peut élever les cœurs. Rien ne doit être négligé à cet égard ; sorties fréquentes, encouragements de toute espèce, actions hasardeuses, ordres du jour qui portent à l'enthousiasme (et Sa Majesté veut qu'on les multiplie et que vous

m'en fassiez l'envoi régulier), tout doit être employé pour animer et exalter le courage de nos marins. Sa Majesté veut leur ouvrir toutes les portes des honneurs et des grâces, et ils seront le prix de tout ce qui sera tenté d'éclatant. Elle se plaît à penser que vous serez le premier à le recueillir, et, quels que soient les reproches qu'elle m'a ordonné de vous faire, il m'est flatteur de pouvoir vous dire en toute sincérité que sa bienveillance particulière et ses grâces les plus distinguées n'attendent que la première action d'éclat qui signalera votre courage. »

Cette dépêche, dont la source élevée se révèle à chaque pas, ce magnifique langage qui porta tant de fois l'enthousiasme dans nos rangs, font aisément comprendre comment Villeneuve livrait, un mois plus tard, la bataille de Trafalgar. L'empereur reconnaissait enfin le danger de ces opérations sinueuses, de ces plans détournés dont un chef peut s'autoriser pour éviter la rencontre de l'ennemi; mais en revenant subitement à d'autres doctrines, en commandant à ses flottes de prendre l'offensive sans leur avoir donné les moyens de la soutenir, en demandant ainsi à l'amour de la gloire, à l'ardeur des combats, ce qu'il eût fallu obtenir de patients efforts et de bonnes institutions, l'empereur, disons-le, sembla vouloir arracher la victoire par un effort désespéré plutôt que la disputer à armes égales. Il s'adressait malheureusement alors à un homme très-brave de sa personne, qui, dans l'abattement où il était tombé, était prêt à tout en-

treprendre pour laver la tache qu'on avait imprimée à son honneur. Avec des alliés mécontents, des vaisseaux dont quelques-uns voyaient la mer pour la première fois, des officiers dont il avait perdu la confiance, des canonniers qui n'avaient jamais, pour la plupart, tiré un coup de canon à boulet, Villeneuve résolut, de guerre lasse, de jouer une de ces parties qui ébranlent, quand on les perd, les empires les mieux affermis.

---

neuve et de la jonction que Calder n'avait pu prévenir. 11 vaisseaux ennemis étaient partis de Toulon ; il s'en était trouvé 20 aux Antilles ; on apprenait tout à coup qu'il y en avait 29 au Ferrol. En dépit des croisières anglaises, l'avalanche formidable grossissait toujours et semblait rouler déjà vers la Manche. Qu'arriverait-il si Calder avec ses 18 vaisseaux se trouvait encore une fois sur le passage de Villeneuve ? « Calder, répondait Nelson, pourrait être battu ; mais je vous garantis qu'après avoir remporté cette victoire, la flotte combinée ne serait plus à craindre pour cette année ! »

Rassurée par la confiance de Nelson, l'amirauté ne put lui refuser quelques instants de repos. L'amiral en profita pour voler à Merton. Sir William était mort au commencement de l'année 1803, et, depuis cette époque, lady Hamilton habitait avec la jeune Horatia cette charmante retraite qu'elle devait à la libéralité de son amant. Nelson oubliait, sous ces frais ombrages, les émotions de sa dernière campagne, quand le commandant de la frégate L'EURYALUS, le capitaine Blackwood, vint lui annoncer l'entrée de la flotte combinée à Cadix. Le lendemain, Nelson était à Londres et mettait son épée à la disposition de l'amirauté. Lord Barham le reçut à bras ouverts. « Choisissez, lui dit-il, les officiers qui doivent servir sous vos ordres. — Décidez-en vous-même, milord, répon-

dit l'a[illegible]

vous [illegible]

envers [illegible]

entr[illegible]

rita[illegible]

rem[illegible]

me[illegible]

jusqu[illegible]

di[illegible]

nous [illegible]

escal[illegible]

mira[illegible]

chez [illegible]

beaucoup [illegible]

pouvais [illegible]

vous [illegible]

mon pays [illegible]

sépara[illegible]

et re[illegible]

du Vi[illegible]

avoir [illegible]

LE T[illegible]

Co[illegible]

et le [illegible]

pavil[illegible]

ancien[illegible]

y rendre [illegible]

allait rest[illegible]

A quoi tiennent souvent les plus grandes destinées militaires? Entré avant Nelson dans la marine, Collingwood, son aîné de huit ans, n'obtint cependant qu'après son brillant rival le brevet de lieutenant et le brevet de capitaine. Il n'en fallait pas davantage pour décider de l'avenir de ces deux hommes. Devancé dans le grade de capitaine, Collingwood ne pouvait plus paraître désormais qu'en sous-ordre à côté de Nelson. Simple et modeste, il resta longtemps dans l'ombre où la renommée du vainqueur d'Aboukir tenait ses rivaux éclipsés. Quand il en sortit, le temps des grandes batailles était passé. Aussi, après avoir assisté au combat du 13 prairial et à celui du cap Saint-Vincent, après avoir partagé avec Nelson l'honneur de son dernier triomphe, Collingwood, à peine sexagénaire, mais épuisé par cinquante années de service dont quarante-quatre s'étaient écoulées à la mer, s'éteignit en 1810, sans emporter dans la tombe une victoire qu'on pût appeler de son nom, une palme qui n'appartînt qu'à lui seul. Plus calme, plus résigné que Nelson, doué d'un sentiment moral infiniment plus élevé, il ne possédait point au même degré que le héros du Nil cette ardeur fiévreuse qui crée les occasions, violente les circonstances et saisirait au besoin *l'honneur noyé par les cheveux*. Collingwood et Nelson sont deux noms que l'histoire ne peut cependant séparer; ce sont deux

types qui se complètent. L'un est l'expression la plus élevée d'une marine supérieure, l'autre est le génie exceptionnel qui entraîne dans des voies inconnues cette marine subjuguée par son ascendant. Étranger à tout sentiment d'envie, uniquement préoccupé de la crise périlleuse qui semblait menacer sa patrie, Collingwood descendit sans regret au second rang. Il promit à Nelson un concours souvent éprouvé, et se réjouit du surcroît d'honneur que promettait à la flotte anglaise la supériorité numérique de l'ennemi. « Le triste avantage du nombre, dit-il, n'engendre que la langueur; mais qui de nous ne sentirait s'éveiller son courage quand le salut de l'Angleterre semble aujourd'hui dépendre de nos efforts ! »

Ce n'était point une circonstance fortuite, le simple effet d'une surprise passagère qui avait produit cette apparente inégalité des deux flottes. 104 vaisseaux de ligne, constamment exposés à de rudes croisières, absorbaient les ressources des arsenaux anglais, et présentaient rarement une force effective supérieure à 72 vaisseaux : encore sur ces 72 vaisseaux, 60 à peine se trouvaient-ils réunis en ce moment dans les mers de l'Europe. Dans les mêmes parages, l'empereur était parvenu à en rassembler 65 : 21 à Brest, 5 au Texel, 34 à Cadix, 5 en croisière sous les ordres du capitaine Lallemand. L'amirauté, à bout d'expédients, obligée

de recruter des matelots jusque sur les côtes de Portugal[1], promettait à Nelson de lui envoyer des renforts dès qu'elle le pourrait ; en attendant, elle lui recommandait de la façon la plus pressante de garder sous son pavillon tous les vaisseaux qui pouvaient encore tenir la mer, et de ne renvoyer en Angleterre que les bâtiments complétement épuisés, qu'il y aurait danger à retenir plus longtemps éloignés du port. C'était sur un de ces bâtiments que l'amiral Calder, laissant à Nelson le vaisseau à trois ponts qu'il montait, devait prendre passage ; mais Calder ne put supporter la pensée de quitter son vaisseau en présence de toute une flotte qu'il venait de conduire au feu. Généreux jusqu'à l'imprudence, Nelson respecta cette susceptibilité inopportune, et malgré les ordres formels de l'amirauté, peu de jours avant la sortie de l'ennemi, sir Robert Calder fit route pour Portsmouth sur LE PRINCE DE GALLES. Nelson le vit s'éloigner avec joie. Bien qu'à la veille d'une si grande bataille, il regretta peu le magnifique vaisseau dont il venait de faire le sacrifice, car l'humeur chagrine de Calder, l'abattement de ce malheureux officier, autrefois son rival, gênaient son âme expansive et semblaient jeter comme un reflet lugubre sur la joyeuse physionomie de la flotte.

1 Lettre de Nelson au consul d'Angleterre à Lisbonne.

« Voilà Calder parti, écrivit-il à Collingwood, et, en vérité, j'en suis enchanté... Profitez donc de ce beau temps pour venir ce matin à bord du VICTORY. Je veux vous raconter tout ce que j'ai appris et causer un peu avec vous... En tout cas, nous avons toujours la faculté de communiquer ensemble à l'aide du télégraphe. Usez de ce moyen tant qu'il vous plaira ; usez-en sans cérémonie. Tous les deux nous ne faisons qu'un : nous ne ferons jamais qu'un, je l'espère... Je vous ai envoyé mon plan d'attaque, mais c'est uniquement, mon cher ami, pour vous bien faire connaître mes intentions. Quant à l'exécution, je m'en remets entièrement à votre jugement. Il ne peut se glisser entre nous, cher Collingwood, de mesquines rivalités. Nous n'avons qu'un objet en vue : anéantir la flotte ennemie et conquérir une glorieuse paix pour notre pays. Aucun homme au monde n'a plus de confiance dans un autre homme que je n'en ai en vous : aucun homme ne saurait [illegible] services avec plus d'empressement que votre [illegible]
— Nelson et Bronte. »

Cette union fraternelle devait [illegible] de la flotte anglaise, et, comme pour [illegible] triomphe plus infaillible encore, [illegible] cette puissante flotte. L'arrivée de Nelson [illegible] déjà l'effet accoutumé. « Les capitaines [illegible] à bord du VICTORY avaient [illegible] de leur amiral pour [illegible] allégresse ; lui, [illegible] chait avec soin les esprits [illegible] vaines querelles qui [illegible] rait, pour ainsi dire, [illegible] de l'offrir à nos [illegible] la chambre des capitaines [illegible]

des officiers, comme dans le poste des *midshipmen*, eût-on entendu répéter ce que le capitaine Duff écrivait à sa femme : « Ce Nelson est un si aimable et si excellent homme, un chef si agréable, que nous voudrions tous devancer ses désirs et prévenir ses ordres. »

Jamais ce dévouement n'avait été plus nécessaire, car Nelson s'était promis de frapper un grand coup. « J'y jouerai ma vie, » disait-il. Quelquefois, pendant qu'il roulait dans sa tête ses plans audacieux, il se prenait à regretter l'infériorité de ses forces ; « mais je ne suis point venu ici, écrivait-il, pour trouver des difficultés, je suis venu pour les surmonter. L'amirauté m'enverra un plus grand nombre de vaisseaux dès qu'elle le pourra... M. Pitt sait bien cependant que ce n'est point simplement une brillante victoire de 23 vaisseaux contre 36 qu'il faut à notre pays. Ce qu'il lui faut, c'est que cette flotte combinée *soit anéantie*. Il n'y a que les gros bataillons qui puissent *anéantir*. » Des renforts successifs portèrent enfin la flotte anglaise à 33 vaisseaux ; mais Nelson fut alors obligé d'envoyer six vaisseaux se ravitailler à Tétouan et à Gibraltar. Vous nous renvoyez, milord (lui dit le contre-amiral Louis qu'il chargea du commandement de cette division), l'ennemi sortira pendant notre absence, et nous manquerons l'occasion de le combattre. » Il fallait bien pourtant, malgré les

provisions qu'on recevait sous voiles, se résumer
à ravitailler ainsi la flotte par détachements et à se
préparer à lever un jour le blocus pour conduire la
flotte entière à Gibraltar. Prendre ce dernier parti,
c'eût été permettre à Villeneuve de sortir de Ca-
dix, et Nelson savait que l'Angleterre, tout émue
encore des dangers qu'elle venait de courir, n'aurait
point de pardon pour une pareille faute.

CHAPITRE XIV.

Instructions de Nelson et de Villeneuve à leurs escadres.

La réunion des forces anglaises à l'entrée de nos ports laissait le champ libre aux 5 vaisseaux partis de Rochefort. Cette escadre, composée de bâtiments de choix et dont la bonne fortune ne devait pas se démentir, s'était déjà emparée du vaisseau LE CALCUTTA et d'un convoi de baleiniers; elle avait failli capturer près d'Oporto le vaisseau L'AGAMEMNON, avant que sir Richard Strachan, détaché avec 5 vaisseaux et 2 frégates à sa poursuite, eût pu réussir à se mettre sur sa trace. Le capitaine Lallemand, promu récemment au grade de contre-amiral par l'empereur, pouvait donc entrer à Cadix aussi soudainement que le contre-amiral Salcedo, et cette double jonction eût porté en un instant l'armée combinée à 46 vaisseaux de ligne. En admettant que Nelson n'eût point alors de détachement à Gibraltar et que sir Richard Strachan, ainsi que le contre-amiral Knight, chargé du blocus de Carthagène, s'empressassent de rallier son pavillon, la flotte anglaise n'eût pu dépasser, malgré cette concentration de forces, le chiffre encore inférieur

de 40 vaisseaux. Nelson, pour tout prévoir, supposa ces diverses jonctions effectuées, et dressa son plan d'opérations sur cette base, la plus large qui pût se présenter.

« Je pense (dit-il à ses capitaines dans le *memorandum* qu'il leur adressa) qu'il est presque impossible de ranger une flotte de 40 vaisseaux en ligne. Les vents souvent variables dans ces parages, le temps presque toujours brumeux, mille circonstances imprévues nous exposeraient, si nous tentions cette manœuvre, à une perte de temps qui nous ferait manquer très-probablement l'occasion d'une affaire décisive. Au lieu d'avoir à passer d'un ordre à un autre en présence de l'ennemi, je veux que l'ordre de marche de l'armée puisse être en même temps l'ordre de combat. La flotte naviguera donc ordinairement sur deux colonnes. Si nous avons 40 vaisseaux, chaque colonne en contiendra 16, et les 8 meilleurs marcheurs, pris dans les vaisseaux à deux ponts, formeront une escadre détachée. Cette escadre, prête à se porter sur celle des deux colonnes que je lui désignerai par signal, pourra toujours former, s'il est nécessaire, une ligne de bataille de 24 vaisseaux. »

Après avoir partagé sa flotte en deux armées, Nelson songeait à livrer deux combats distincts : un combat offensif qu'il réservait à Collingwood, un combat défensif dont il voulait se charger lui-même. Pour atteindre ce but, il comptait couper la ligne de Villeneuve, qui se développerait probablement sur un espace de cinq à six milles, de façon à la séparer en deux divisions, laisser alors à Collingwood l'avantage du nombre et supporter

seul le poids de forces supérieures. Ainsi, la flotte anglaise étant composée de 40 vaisseaux, la flotte combinée de 46, Collingwood, avec 16 vaisseaux, devait attaquer 12 vaisseaux ennemis; Nelson, avec le reste de la flotte, devait contenir les 34 autres. Pour résister à la pression de cette masse de forces, ce dernier n'avait pas l'intention de rester inactif. Il voulait au contraire se jeter vers le centre sur les vaisseaux qui entoureraient le commandant en chef, isoler par ce mouvement l'amiral Villeneuve de son armée et l'empêcher de transmettre ses ordres à l'avant-garde. Tenir par cette manœuvre l'avant-garde en suspens, c'était gagner un temps précieux. Si cette partie de l'armée combinée hésitait à prendre spontanément une résolution énergique, si elle ne se portait au feu qu'après avoir inutilement attendu les signaux de l'amiral, les vaisseaux de Collingwood, plus nombreux d'un quart que leurs adversaires, auraient déjà accablé l'arrière-garde avant que l'avant-garde eût pu tirer un seul coup de canon. La colonne de Collingwood n'aurait point sans doute achevé cette conquête « sans y perdre quelque mât ou quelque vergue; » l'effet moral qui suivrait ce triomphe devait amplement compenser ce désavantage, et 40 vaisseaux, de quelque prix qu'ils eussent payé un premier succès, n'auraient rien à craindre de 34 vaisseaux intacts, mais ébranlés par la défaite de leurs compagnons.

Tel
comm
express
men
l'An
port
impat
impr
peler d
stratégique
c'est moins
magine Ne
suggère
mes
lonne
du
de
con
de
aura
vé
p
p
les
p
à
A

et si profonde des plus féconds principes de la tactique navale, la chambre de conseil du VICTORY, où se trouvaient alors réunis les officiers généraux et les capitaines de l'escadre, retentit d'un long cri d'enthousiasme. « On eût dit, écrivait Nelson, l'effet d'un choc électrique. Quelques officiers furent émus jusqu'aux larmes. Tous approuvèrent ce plan d'attaque. On le trouva nouveau, imprévu, facile à comprendre et à exécuter, et depuis le premier des amiraux jusqu'au dernier des capitaines, chacun s'écria : « L'ennemi est perdu, si nous pouvons le joindre. »

Dans le camp opposé, on se préparait aussi au combat : là régnait la même activité, la même abnégation, mais non la même confiance. Gravina, « complet en tout, même en bonne volonté, » suivant l'expression du général Beurnonville, se déclarait prêt à partir, ranimait de son mieux son escadre abattue, et partageait en secret les craintes trop fondées de l'amiral Villeneuve. Ce dernier, l'officier le plus instruit, le tacticien le plus habile, quoi qu'on en ait pu dire, mais non le plus ferme esprit que possédât alors la marine française, pressentait avec désespoir les projets de son habile adversaire. « Il ne se bornera pas, disait-il à ses officiers, à se former sur une ligne de bataille parallèle à la nôtre et à venir nous livrer un combat d'artillerie... Il cherchera à entourer notre arrière-



garde, à nous traverser, à porter sur [illegible] vaisseaux qu'il aura [illegible] pour les envelopper et les prendre. [illegible] à cette tactique [illegible] redoutable, il songeait [illegible] qu'un nombre de vaisseaux [illegible] seaux anglais. Le reste de la flotte [illegible] les ordres de Gravina et [illegible] corps de réserve destiné à voler au secours des vaisseaux compromis.

Ce plan avait été formé quand [illegible] que 21 vaisseaux devant Cadix. [illegible] praticable depuis les renforts qu'avait reçus Nelson. Il ne suffit pas d'ailleurs de [illegible] nouveaux ordres de marche et de combat, [illegible] des concentrations rapides, des [illegible] tendues : il faut avoir surtout des vaisseaux [illegible] d'exécuter ces mouvements difficiles. Les évolutions navales sont trop délicates [illegible] être à la portée d'une armée qu'[illegible] temps de se reconnaître. Elles exigent [illegible] de coup d'œil, une précision dans la manœuvre [illegible] les officiers les plus instruits [illegible] jours, que ceux même qui les ont [illegible] trouvent souvent plus [illegible] longue inaction ou le jour d'un premier appareillage. Aussi Villeneuve, effrayé des [illegible] où pouvait l'engager l'inauguration d'une [illegible]

nouvelle, revenait-il instinctivement aux règles déjà tracées de l'ancienne stratégie. L'escadre de Gravina, forte de 12 vaisseaux français et espagnols, conservait la désignation d'escadre de réserve, mais, en réalité, elle devait former l'avant-garde de la flotte combinée. « Je n'ai ni le moyen ni le temps, s'écriait Villeneuve dans son découragement, d'adopter une autre tactique avec les commandants auxquels sont confiés les vaisseaux des deux marines... Je crois bien que tous tiendront leur poste, mais pas un ne saurait prendre une détermination hardie! »

Peut-être en cette extrémité, Villeneuve adopta-t-il en effet le seul parti convenable. En doublant sa ligne de bataille par un second rang de vaisseaux *endentés* [1], il s'exposait à gêner le feu d'une partie de ces vaisseaux. En partageant ses forces, il courait un plus grand danger, car la division la plus faible pouvait, comme on l'avait vu déjà au combat du cap Saint-Vincent, après une première démonstration infructueuse, se résigner à une retraite prématurée. En rangeant, au contraire, sa flotte sur une seule ligne, il présentait, il est vrai, un front trop étendu, mais conservait du moins à chaque vaisseau le libre jeu de son artillerie et la faculté

[1] Vaisseaux disposés sur deux lignes de telle façon que le second rang puisse tirer dans les intervalles ménagés entre les bâtiments de la première ligne.



paroles qui [redacted] danmation de [redacted] les efforts de [redacted] ter au secours des [redacted] cher du [redacted] ple... C'est [redacted] amour de la [redacted] doit prendre [redacted] qui, engagé [redacted] dans la fumée, [redacted] faire... *Tout* [redacted] *ne serait pas à son* [redacted] peler serait pour lui [redacted]

Ainsi se [redacted] falgar. Pitt, [redacted] les fils de l'[redacted] levé ses camps de [redacted] lemagne, l'[redacted] core du côté de [redacted] chiduc Charles y [redacted]

troupes pouvaient surprendre les 20 000 hommes qui occupaient, sous le général Gouvion Saint-Cyr, la place forte de Pescara et la frontière septentrionale du royaume de Naples. Marchant ensuite sur Gênes par la Toscane et le duché de Parme, elles tombaient à l'improviste sur les derrières de l'armée de Masséna. Cette diversion, proposée à la cour de Vienne, était le plan chéri du général Dumouriez, celui qu'il recommandait à la sollicitude de Nelson, et dont il réclamait avec instance la direction. « Nous réaliserions ainsi, écrivait Dumouriez à l'amiral, ces projets que nous formions ensemble à Hambourg contre le sauvage usurpateur que nous abhorrons également. » Mais ce projet habile n'avait point échappé au regard perçant de l'empereur, et pendant que la reine de Naples, prête à se lancer à de nouvelles aventures, écrivait à Nelson, autrefois *son libérateur*, encore aujourd'hui *son héros* : « Votre nom seul anime le courage de chacun... la crise générale approche : Dieu veuille que ce soit en bien ! » le général Saint-Cyr recevait les instructions suivantes : « S'emparer de Naples, en chasser la cour, dissoudre et anéantir l'armée napolitaine avant que les Anglais et les Russes eussent pu apprendre que les hostilités étaient commencées. »

Quelques jours après avoir signé ces instructions, le 17 septembre 1805, l'empereur expédiait à Vil-



son [illegible]
Saint-Cyr. [illegible]
est que [illegible]
inférie [illegible]
lui [illegible]
que le [illegible]
ment de la [illegible]
nous [illegible]
l'opérer sans [illegible]
dans cette [illegible]
grande [illegible]
craignant pas [illegible]
à ses yeux [illegible]
besoin [illegible]
leurs. [illegible]
que [illegible]
l'entreprendre [illegible]
vice-amiral [illegible]
trouvait [illegible]
en prendre le commandement [illegible]

neuve, rédigea ce dernier ordre d'une main tremblante. Lui, dont la plume était si facile, le style si net et si limpide, il ratura, il surchargea vingt fois les cinq ou six lignes par lesquelles il annonçait à ce malheureux officier son rappel et les intentions de l'empereur [1]. Moins que tout autre, d'ailleurs, il pouvait espérer qu'un événement heureux vînt rendre à Villeneuve, avant la réception de cette lettre, la faveur qu'il avait perdue, car il ne se faisait lui-même aucune illusion sur la situation de l'armée combinée. « J'ai bien une opinion, disait-il à l'empereur, sur la force réelle des vaisseaux de Votre Majesté : cette opinion, je l'aurai au même degré sur celle des vaisseaux de l'amiral Gravina qui auront déjà vu la mer ; *mais quant aux vaisseaux espagnols sortant du port pour la première fois, commandés par des capitaines peu exercés, médiocrement armés, j'avoue que je ne sais ce qu'on peut oser, le lendemain même de leur appareillage, avec cette partie si nombreuse de la flotte combinée.* »

Le conseil de guerre qu'assembla l'amiral Villeneuve avant de se préparer à sortir de Cadix exprima la même opinion que le ministre de la marine. Les amiraux Gravina, Alava, Escaño, Cis-

[1] Le brouillon de cette lettre existe encore aux archives de la marine.



neros. [illegible]
repré[illegible]
les [illegible]
taires [illegible]
[illegible]
[illegible]
de[illegible]
p[illegible]
exer[illegible]
à [illegible]
de [illegible]
de [illegible]
l'ar[illegible]
les [illegible]
quan[illegible]
éta[illegible]
de [illegible]
ils [illegible]
capi[illegible]
répli[illegible]
avait, [illegible]
du [illegible]
cette [illegible]

Les [illegible]

de sauver sa flotte ! « Mais sortir de Cadix, écrivait-il à l'amiral Decrès, sans pouvoir donner immédiatement dans le détroit, et avec la certitude d'avoir à combattre un ennemi très-supérieur, *serait tout perdre!* Je ne puis penser que ce soit l'intention de Sa Majesté Impériale de vouloir livrer la majeure partie de ses forces navales à des chances si désespérées, et qui ne promettent pas même de la gloire à acquérir. » Ces derniers scrupules allaient malheureusement s'évanouir. Le vice-amiral Rosily était déjà à Madrid. Un accident survenu à sa voiture ne lui avait permis de se remettre en route que le 14 octobre, et, pendant ce temps, l'amiral Villeneuve avait appris son arrivée en Espagne [1]. Cette nouvelle frappa Villeneuve au cœur. « Je serais heureux, écrivait-il au ministre de la marine, de céder au vice-amiral Rosily la première place, si du moins il m'était réservé d'occuper la seconde... mais ce serait trop affreux pour moi de perdre toute espérance d'avoir une occasion de montrer que j'étais digne d'une meilleure fortune! Si le vent me permet de sortir, je partirai dès demain. » En ce moment, on vint le prévenir que Nelson avait détaché 6 vaisseaux à Gibraltar. Il appela sur-le-champ l'amiral Gravina à bord du *Bucentaure*, et, après s'être concerté quelques

[1] Il fallait alors dix jours pour faire en poste le voyage de Madrid à Cadix.



instants [illegible]
parer [illegible]

Depuis [illegible]
nos vaisseaux [illegible]
un grand [illegible]
d'appareil [illegible]
sur le [illegible]
déjà [illegible]
d'équipages [illegible]
[illegible]
la [illegible]
qu[illegible]
fa[illegible]
[illegible]
ques [illegible]

la flotte combinée au vent du cap Trafalgar, et la tempête, qui trouverait Villeneuve dans cette position, ne pouvait, si elle soufflait de l'ouest et du sud-ouest, qu'être favorable à ses projets. A dix heures du matin, les derniers vaisseaux français et espagnols étaient hors de Cadix. La flotte anglaise était à quelques lieues du cap Spartel, gardant l'endroit du détroit.

Ce fut alors que Villeneuve, décidé à ne plus reculer, écrivit à l'amiral Decrès sa dernière dépêche :

« Toute l'escadre est sous voiles... Le vent est au sud-ouest; mais je pense que c'est un vent de la matinée. On me signale 18 voiles. Ainsi il est très-probable que les habitants de Cadix auront à vous donner de nos nouvelles... Je n'ai consulté, monseigneur, dans ce départ, que le désir ardent de me conformer aux intentions de Sa Majesté et de faire tous mes efforts pour détruire le mécontentement dont elle a été pénétrée des événements de la dernière campagne. Si celle-ci réussit, j'aurai de la peine à ne pas croire que tout devait aller ainsi, que tout était calculé pour le plus grand bien du service de Sa Majesté. »



[illegible]

S [illegible]

V[illegible]
bat[illegible]
si bra[illegible]
de [illegible]
exact[illegible]
d'A[illegible]
griefs [illegible]
péchés [illegible]
défau[illegible]
telots. [illegible]
capita[illegible]
dans [illegible]
leg[illegible]
il [illegible]
n'a [illegible]
rer[illegible]
de[illegible]
re[illegible]
peu [illegible]
posé à [illegible]
plaisan[illegible]
[illegible]

courir souvent et fort longuement pour assigner les causes de la supériorité des Anglais... Quatre mots la démontrent... Ils ont des vaisseaux bien installés, *une artillerie bien servie,* et ils manœuvrent bien... *Quant à vous, c'est tout le contraire*... Quand vous serez comme eux, vous leur tiendrez tête... Vous les battrez, quand vous saurez aller au pas de charge de mer. » Quiconque voudra se figurer les effets destructeurs que l'on peut attendre d'une masse de fer dont le poids total dépasse souvent trois mille livres, lancée dans l'espace avec une vitesse presque double de celle du son [1], parcourant 500 mètres par seconde et arrêtée subitement dans sa course par un obstacle pénétrable qui se déchire et éclate en fragments plus meurtriers que le boulet même, comprendra la puissance formidable des premières bordées d'un vaisseau de ligne. Au lieu de gaspiller cette force irrésistible, comme nous le faisions alors [2], dans

[1] La vitesse du son dans l'air (par 15 degrés de température) est de 341 mètres par seconde; celle d'un boulet de 24 chassé par 6 kilogrammes de poudre est de 500 mètres.

[2] Les traités d'artillerie et de tactique les plus estimés en France et en Espagne, les ouvrages, si précieux d'ailleurs, de M. Audibert de Ramatuelle et de M. de Churruca, les instructions officielles publiées sous les auspices du ministre de la marine, recommandaient formellement « de ne point oublier que le premier et le principal objet d'un combat naval est de dégréer et de démâter l'ennemi. » — « On a constamment remarqué (observe fort judicieusement le général



l'espace [illegible]
d'atte[illegible]
dage. [illegible]
inspi[illegible]
plus [illegible]
ils jou[illegible]
nos [illegible]
Plus [illegible]
sant [illegible]
fut lon[illegible]
étaient [illegible]
seaux [illegible]
mandes. sur [illegible]
Nelson, sur [illegible]

anglais [illegible]
les Français, [illegible]
souffert dans [illegible]
ral que faisai[illegible]
de mire à p[illegible]
faut chercher [illegible]
cienne reg[illegible]
« mais tirer [illegible]
« roulis [illegible]
« lorsqu'il [illegible]
« corps du nav[illegible]
Ce précepte exp[illegible]
que nos vaisseaux [illegible]
battant contre [illegible]
navale, par le g[illegible]

[1] Le vice-amira[illegible]
l'incertitude du *tir* [illegible]

ter Collingwood) à tirer de chaque pièce près d'un coup de canon par minute. A la même époque, nos pièces les mieux servies mettaient entre chaque coup plus de trois minutes d'intervalle [1]. C'est à cette double infériorité dans le tir que nous eussions dû attribuer, — si la vérité n'était si lente à se faire jour, — la plupart de nos revers depuis 1793; « c'est *à cette grêle de boulets,* comme l'écrivait Nelson, que l'Angleterre devait alors l'empire absolu des mers, » qu'il devait lui-même la victoire d'Aboukir, qu'il allait devoir celle de Trafalgar.

La brise qui avait conduit les vaisseaux de Villeneuve et de Gravina hors du port avait subitement fraîchi. Retardée dans sa marche par l'inexpérience de plusieurs vaisseaux espagnols qui étaient tombés sous le vent en prenant des ris, l'armée combinée s'éloignait lentement de la côte, et Nelson, averti par ses frégates des mouvements de

bien démontrée par l'expérience. » Il prescrivit aux vaisseaux qu'il commandait à Toulon en 1812 « *de tirer en plein bois,* afin de porter le désordre dans les batteries de l'ennemi. » A peu près à la même époque, un de ces jeunes capitaines qui surgissaient alors de toutes parts (vaillante pépinière qui eût racheté les revers de l'empire, si l'empire eût vécu) répétait à ses canonniers, avant un brillant combat, cet avis tout empreint de verve gauloise et de raison : « Mes amis, tirez bas ; les Anglais n'aiment pas qu'on les tue. »

[1] *Règles de pointage,* par M. de Montgéry, page 83.

1805, jour de sinistre mémoire, trouva les deux armées à la hauteur du cap Trafalgar. Nelson, modérant habilement sa poursuite pendant la nuit, avait conservé sur Villeneuve l'avantage du vent. Au lever du soleil, il rallia ses bâtiments dispersés et chercha des yeux nos vaisseaux. A quatre ou cinq lieues de la flotte anglaise, répandue en désordre sur un vaste espace, et prolongeant sous petites voiles la côte d'Andalousie encore enveloppée des vapeurs du matin, la flotte combinée faisait route vers le détroit [1].

signala de former promptement l'ordre de bataille sans égard aux postes.... *L'armée était très-dispersée, les vaisseaux de la ligne de bataille et ceux de l'escadre d'observation se trouvaient confondus.* » (Rapport de M. Lucas, commandant *le Redoutable*, au ministre de la marine.)

[1] « ... *Nous étions sans ordre au point du jour le* 21, lorsque nous aperçûmes l'ennemi au vent à nous... » (Rapport du contre-amiral Escaño.)

« ... Le 21 octobre, à sept heures du matin, l'amiral Villeneuve signala l'ordre de bataille naturel, tribord amures. *Notre armée était à peu près sans ordre, mais dans un peloton assez ramassé,* et se prolongeant moins que l'escadre anglaise. » (Rapport du contre-amiral Dumanoir-le-Pelley. — Plymouth, 16 novembre 1805.)

... « Vers les sept heures du matin, l'amiral signala de former la ligne de bataille dans l'ordre naturel, les amures à tribord. » (Rapport du commandant Lucas.)

L'histoire renferme bien peu d'événements importants dont les détails nous aient été transmis avec cette unanimité de témoignages qui ne laisse aucune prise à la controverse.

Les [illegible]
la pr[illegible]
aussi [illegible]
[illegible]
V[illegible]
[illegible]

virant de bord tout à la fois, mit le cap vers Cadix. Ce port restait ainsi ouvert aux vaisseaux qui seraient désemparés. La ligne de bataille fut ensuite formée sous ces nouvelles amures, et la flotte combinée attendit la flotte anglaise.

Une légère brise d'ouest-nord-ouest gonflait à peine les plus hautes voiles des vaisseaux. Portée sur les longues ondulations de la houle, symptôme infaillible d'une tempête imminente, la flotte de Nelson et de Collingwood s'avançait cependant avec une vitesse d'une lieue à l'heure. Elle s'était partagée en deux escadres, suivant le plan arrêté par Nelson. LE VICTORY conduisait la première escadre ; il avait derrière lui deux vaisseaux de 98, LE TÉMÉRAIRE et LE NEPTUNE, masse imposante, destinée à ouvrir la première trouée dans la ligne ennemie. LE CONQUEROR et LE LEVIATHAN, de 74, venaient après LE NEPTUNE et précédaient LE BRITANNIA, vaisseau de 100 canons, qui portait le pavillon du contre-amiral comte de Northesk. Séparé par un assez long intervalle de ce premier groupe, le vaisseau chéri de Nelson, que commandait alors l'ancien capitaine du VANGUARD, sir

lorsqu'il faudrait combattre. Tous les officiers généraux et ceux qui ont de la pratique à la mer conviennent de ce fait, et que le meilleur parti (quoique inférieur en nombre) *est d'attendre l'ennemi en bon ordre et de tenir une brave contenance.* »

Edward Berry, l'Agamemnon, gardait dans les eaux du Britannia quatre vaisseaux de 74, l'Ajax, l'Orion, le Minotaur et le Spartiate. L'Africa, vaisseau de 64, qui s'était laissé affaler pendant la nuit, faisait force de voiles pour reprendre son poste.

Le Royal-Sovereign, de 100 canons comme le Victory, était monté par le vice-amiral Collingwood, et marchait en tête de la seconde escadre. Sorti récemment du bassin, cet excellent vaisseau avait retrouvé toutes ses qualités et semblait voler sur l'eau comme une frégate. Le Belleisle et le Mars le suivaient avec peine. Le Tonnant et le Bellerophon serraient de plus près le vaisseau le Mars; le Colossus, l'Achille et le Polyphemus, se pressaient sur les pas du Bellerophon. Plus à droite, le Revenge attendait à sa hauteur le Swiftsure, le Defiance, le Thunderer et le Defence. Le Dreadnought et le Prince, de mauvais voiliers tous deux, naviguaient entre les deux colonnes, mais faisaient également partie de l'escadre de Collingwood. Unies par une pensée commune, bien que destinées pendant le combat à une complète indépendance, ces deux divisions d'une même armée, la première de 12 vaisseaux, la seconde de 15, partageaient la noble émulation de leurs chefs et montraient une égale ardeur à se rapprocher de notre escadre.

Composée de 18 vaisseaux français, vaisseaux de 80 et de 74, et de 15 vaisseaux espagnols, parmi lesquels figuraient 4 vaisseaux à trois ponts, la flotte combinée comptait 6 vaisseaux de plus, mais 3 vaisseaux à trois ponts de moins que la flotte anglaise [1]. Six officiers généraux commandaient les divisions de cette armée. Le pavillon de l'amiral Villeneuve était arboré à bord du *Bucentaure;* celui de l'amiral Gravina, à bord du *Prince des Asturies,* vaisseau de 112 canons, armé au Ferrol. Le contre-amiral Dumanoir montait *le Formidable;* le contre-amiral Magon, *l'Algésiras,* et 2 magnifiques trois-ponts espagnols, *la Santissima-Trinidad,* de

[1] Le 13 août 1805, l'empereur écrivait à l'amiral Decrès: « Villeneuve verra dans mon calcul que je désire qu'il attaque toutes les fois qu'il est supérieur en nombre, *ne comptant deux vaisseaux espagnols que pour un.* » Nous en appelons aux souvenirs de tous les hommes de cette époque, aux souvenirs de nos ennemis eux-mêmes; pourrait-on de bonne foi adopter une autre base pour établir la force respective des escadres qui allaient combattre?

L'escadre anglaise portait	2 148 canons
L'escadre française	1 356
L'escadre espagnole	1 270

La force réelle de la flotte combinée, d'après les calculs mêmes de l'empereur (calculs qu'on ne saurait malheureusement taxer de timidité), ne pouvait donc être évaluée au-dessus de 1991 canons, 157 canons ou 2 vaisseaux de 80 de moins que la flotte anglaise. Plût à Dieu qu'en effet nous n'eussions eu à opposer à nos ennemis, dans cette terrible journée, que 25 *vaisseaux* tels que *le Fougueux, le Pluton, l'Algésiras* ou *le Redoutable!*

130 canons, et *la Santa-Anna*, de 112, faisaient flotter, au milieu de cette forêt de mâts, le premier le pavillon du contre-amiral Cisneros, le second le pavillon du vice-amiral Alava.

Gênée dans son évolution par le calme et la houle, cette flotte immense, qui se développait alors sur une étendue de cinq ou six milles, présentait à l'ennemi un front irrégulier. 10 vaisseaux tombés sous le vent n'étaient point à leur poste et formaient comme un second rang de vaisseaux en arrière de la ligne de bataille ; *le Neptuno, le Scipion, l'Intrépide, le Rayo, le Formidable, le Duguay-Trouin, le Mont-Blanc, le San-Francisco d'Asis, le San-Augustino* et *le Héros* composaient l'avant-garde et obéissaient aux signaux du contre-amiral Dumanoir. Les trois premiers vaisseaux du corps de bataille étaient groupés autour du *Bucentaure*, *la Santissima-Trinidad* en avant de l'amiral, *le Redoutable* dans ses eaux, *le Neptune* sous le vent de la ligne, entre *le Redoutable* et *le Bucentaure*. En arrière de ce groupe, un large intervalle, qu'auraient dû occuper 3 vaisseaux sous-ventés, *le San-Leandro, le San-Justo* et *l'Indomptable*, brèche ouverte déjà dans cette muraille vivante, semblait, à l'instar de l'attaque, avoir partagé la ligne, laissant 14 vaisseaux du côté de Villeneuve, 12 vaisseaux du côté de Gravina. *La Santa-Anna* occupait la tête de cette seconde division. Derrière ce vais-

seau à trois ponts se trouvait l'élite de l'armée française : *le Fougueux*, séparé par un vaisseau espagnol, *le Monarca*, du *Pluton* et de *l'Algésiras; l'Aigle, le Swiftsure* [1] et *l'Argonaute*, séparés de *l'Algésiras* par *le Bahama*. Après ces 9 vaisseaux, un dernier peloton comprenait encore 2 vaisseaux français et 5 vaisseaux espagnols : *le Montanez* et *l'Argonauta*, tombés sous le vent; *le Berwick*, suivi du *San-Juan Nepomuceno ; l'Achille*, doublant *le San-Ildefonso*, et *le Prince des Asturies*, destiné par Villeneuve à guider l'avant-garde, mais devenu ce jour-là, par l'effet des circonstances qui avaient rangé la flotte dans un ordre renversé, le serre-file de l'armée combinée.

Cette armée se trouvait alors à huit ou neuf lieues de Cadix. Nelson voulait, avant tout, lui couper le chemin de ce port. Il y réussissait, s'il parvenait à traverser la ligne de bataille que venait de former Villeneuve. Une manœuvre semblable avait été tentée par lord Howe au combat du 13 prairial, mais avec des ménagements infinis. Ayant le vent sur l'armée de Villaret-Joyeuse, lord Howe, après avoir rangé son escadre sur une ligne de front, avait attaqué la flotte républicaine de biais et non debout

[1] Il n'est point inutile de faire remarquer, pour prévenir toute confusion, qu'il se trouvait dans les deux armées plusieurs vaisseaux portant le même nom, deux *Swiftsures*, deux *Achilles*, trois *Neptunes* et deux *Argonautes*.



au corps. [illegible] Vil-
laret, il avait [illegible]
porté ses vaisseaux [illegible]
les vaisseaux [illegible]
qui eût, à [illegible]
ment, pas [illegible]
l'écrivain [illegible]
« qu'une [illegible]
autre flotte [illegible]
Nelson [illegible]
les inconvénients [illegible]
comptait sur [illegible]
choisissant [illegible]
chemin le plus [illegible]
sans hésiter [illegible]
seaux destinés [illegible]
l'armée, son [illegible] Colling-
wood.

Dès qu'il eut [illegible]
la flotte anglaise [illegible]
cinglant [illegible]
Nelson se [illegible]
nal sur lequel [illegible]
derniers [illegible]
écrivit cette [illegible] :

« Puisse le Dieu [illegible]
l'Angleterre [illegible]

plète et glorieuse victoire ! Puisse-t-il permettre qu'aucune faiblesse individuelle n'en ternisse l'éclat, et qu'après la victoire aucun Anglais n'oublie les droits sacrés de l'humanité ! Pour moi personnellement, ma vie appartient à celui qui me l'a donnée. Qu'il bénisse mes efforts, pendant que je combattrai pour mon pays ! Je remets en ses mains ma personne et la juste cause dont on m'a confié la défense. »

Après avoir accompli cet acte religieux, Nelson, amant aveugle, crut remplir un nouveau devoir en léguant, par un codicille ajouté à son testament, lady Hamilton et sa fille, Horatia Nelson, à la reconnaissance de l'Angleterre [1]. Ainsi préparé à mourir, il remonta sur le pont : les capitaines des frégates, qu'il avait fait appeler, attendaient ses ordres. Il s'approcha du commandant de L'EURYALUS, le capitaine Blackwood, qui partageait avec

[1] Ce double legs de Nelson fut répudié par l'Angleterre, car une injuste réprobation confondit dans le même oubli le seul rejeton d'un héros et la femme odieuse qui avait souillé sa gloire ; mais les héritiers légitimes du vainqueur de Trafalgar reçurent de splendides témoignages de la munificence du pays. Le parlement accorda, sur la demande du ministère, une rente viagère de 50 000 francs à la veuve de lord Nelson ; une rente perpétuelle de 125 000 francs, reversible sur celui de ses descendants qui hériterait du comté de Nelson, fut constituée avec ce comté en faveur de l'aîné des frères de l'amiral. Une somme de 2 475 000 francs fut en outre consacrée à l'acquisition d'une terre destinée à ajouter à l'éclat de ce nouveau titre. Les deux sœurs de Nelson reçurent chacune 375 000 francs. En évaluant les rentes au taux de 5 pour 100, ces diverses libéralités du parlement formeraient un capital de plus de 6 millions de francs.



[illegible]

le capitaine [illegible]

Les [illegible]

[illegible]

les garde [illegible]

[illegible]

capitaine [illegible]

et [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Sa[illegible]

les [illegible]

posé [illegible]

disposition [illegible]

ques [illegible]

pièce [illegible]

de ces [illegible]

songea [illegible]

Collingwood.

C[illegible]

il sa[illegible]

verser [illegible]

d'entrer dans [illegible]

garde [illegible]

file. » Et, pendant que LE ROYAL SOVEREIGN s'apprêtait à exécuter cet ordre, il dirigeait LE VICTORY vers *la Santissima-Trinidad*, le onzième vaisseau de notre avant-garde. Par ce double mouvement, il allait embrasser non plus 12 vaisseaux avec 16, comme il l'avait annoncé, mais 23 vaisseaux ennemis avec 2. « Il me faut au moins 20 vaisseaux de cette flotte, avait-il dit au capitaine Blackwood dans cet enivrement où le jetait l'approche du combat; moins de vaisseaux ne serait pas une victoire ! » Sans la crainte que Villeneuve ne se réfugiât dans Cadix en lui donnant une victoire incomplète, il est probable que Nelson, plus fidèle à son plan primitif, eût dirigé moins imprudemment cette première attaque. On peut croire surtout qu'au danger d'attaquer la flotte combinée debout au corps, il n'eût point ajouté, de gaieté de cœur, le danger plus grave encore, avec une brise incertaine et faible, de l'attaquer sur deux lignes de file; mais l'ardeur de son âme l'emportait en ce moment sur les conseils de la tactique. Toute évolution nouvelle eût été une perte de temps, et en fait de périls, le plus grave à ses yeux était de laisser échapper Villeneuve comme l'avait fait Calder. Quelle chance cependant nous ouvrait son impétuosité ! Avant d'avoir amené sur le lieu de l'action des forces proportionnées aux nôtres, Nelson (tout semblait l'annoncer) devait voir ses

premiers pelotons infailliblement écrasés par nos masses, comme des cavaliers, qui pour enfoncer un carré, au lieu de se réunir et de charger ensemble, se diviseraient et chargeraient l'un après l'autre [1].

Les deux flottes cependant n'étaient plus séparées que par une distance de quelques milles. Debout sur la dunette du Victory, Nelson venait de signaler à son armée de se préparer à jeter l'ancre avant la fin du jour. « Ne pensez-vous pas, dit-il au commandant de l'Euryalus, qu'il nous reste encore un signal à faire ? » Il sembla réfléchir quelques instants, et appelant un des officiers attachés à son état-major : « Monsieur Pasco, lui dit-il, adressez ce signal à l'escadre : *L'Angleterre compte que chacun fera son devoir.* » On sait quel enthousiasme accueillit ce signal mémorable, et quelle magique ardeur, quelle vigueur nouvelle il répandit dans les rangs de la flotte anglaise. « Maintenant, dit Nelson, je ne puis faire davantage. Il faut mettre notre confiance dans le souverain arbitre des événements de [illegible]

[1] « ... Ce dédain des règles tient [illegible] l'ennemi tenait seulement à des [illegible]. On peut le regarder comme [illegible] dence des marines européennes qui nous avait appris à nous relâcher de notre système de guerre et à [illegible] de la prudence. » (*Traité d'artillerie navale* par le général anglais sir Howard Douglas.)

tice de notre cause. » Le capitaine Blackwood, ému des dangers que Nelson allait courir, frappé du pressentiment sinistre qui semblait l'agiter, osa le presser alors, au nom de l'intérêt commun, de porter son pavillon sur L'EURYALUS, ou de laisser du moins à un autre vaisseau le poste périlleux qu'il avait choisi pour LE VICTORY. « Non, Blackwood, répondit l'amiral ; en pareille occasion c'est au chef de donner l'exemple. » Feignant de céder aux sollicitations dont on l'entourait, il permit cependant qu'on transmît au TÉMÉRAIRE, au NEPTUNE et au LEVIATHAN l'ordre de prendre la tête de la ligne ; mais bientôt, exigeant qu'on ajoutât de nouvelles voiles à celles que portait déjà LE VICTORY, il rendit l'exécution de cet ordre impossible.

Au moment où cette dernière manœuvre trahit l'impatience, toujours croissante, du commandant en chef, aucun signe extérieur n'annonçait encore qu'à bord du ROYAL SOVEREIGN on songeât à l'imiter. Ce vaisseau, dont la marche supérieure faisait en ce moment l'envie de Nelson, attendait, sous une voilure réduite, les vaisseaux qu'il avait devancés. Malgré cette prudence apparente, Collingwood avait pris ses mesures pour conserver l'honneur de nous porter les premiers coups. A peine LE BELLEISLE et LE MARS se furent-ils approchés, que sur un geste de Collingwood, geste impatiem-



ment [illegible]
ailes [illegible] [illegible]
le reste [illegible]
vers l'[illegible]

CHAPITRE XVI.

Combat de Trafalgar. 21 octobre 1805.

Il était midi. Les Anglais arborèrent le pavillon de Saint-George, le yacht à queue blanche; et aux cris sept fois répétés de *vive l'empereur !* l'étendard tricolore s'éleva sur la poupe de chaque vaisseau français. Déployant en même temps la bannière des deux Castilles, les Espagnols suspendirent une longue croix de bois au-dessous de leur pavillon. Villeneuve, en ce moment, donna le signal du combat. Un coup de canon, dirigé contre LE ROYAL SOVEREIGN, partit immédiatement du vaisseau *le Fougueux*. Il fut suivi bientôt d'un feu roulant auquel le vaisseau anglais n'essaya point de répondre. LE ROYAL SOVEREIGN se trouvait alors à près d'un mille en avant du BELLEISLE, à deux milles environ et presque par le travers du VICTORY. Encore intact au milieu de ce feu mal dirigé, il s'avançait vers *la Santa-Anna*, sans dévier de sa route, silencieux, impassible, et comme protégé par un charme secret. L'équipage, étendu à plat-pont et couché dans les batteries, n'offrait aucune prise au petit nombre de boulets qui frappaient la coque du vais-

seau, et les projectiles [illegible] à travers sa mâture [illegible] quelques cordages [illegible] dit Collingwood à son [illegible] moment où, après avoir [illegible] mes le feu de l'armée [illegible] enfin dans les rangs de notre arrière-garde [illegible] ne donnerait pas Nelson pour être à notre place ! »

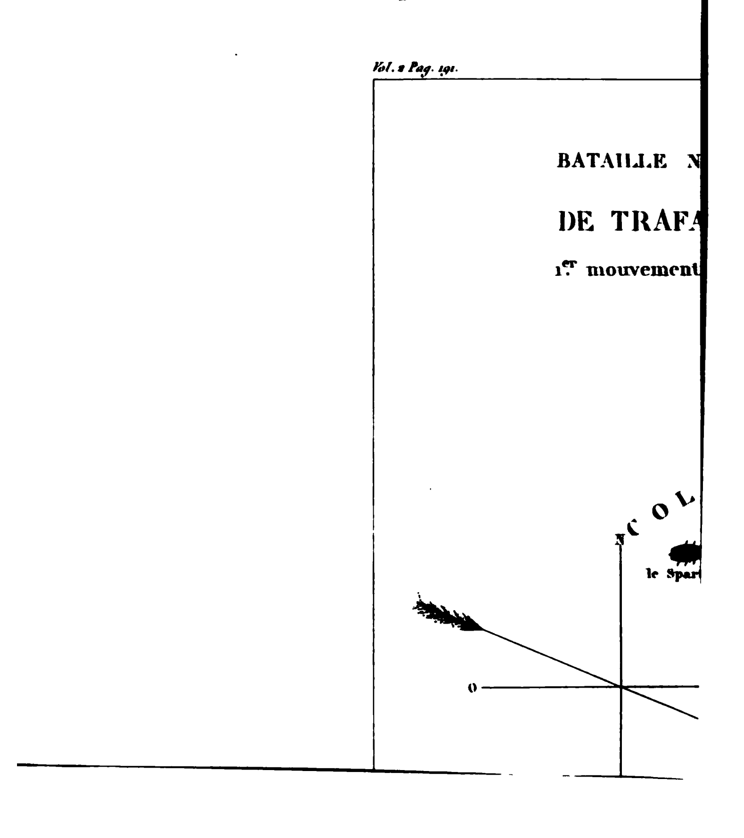
« Voyez, s'écriait en même temps Nelson, comme ce noble Collingwood conduit bravement son escadre au feu ! » Collingwood, en effet, a montré le chemin à la flotte anglaise, et cueilli les premiers [illegible] de la journée.

Le Fougueux essaye vainement de l'arrêter. Au triple étage de canons qui garnissent ses flancs, le ROYAL SOVEREIGN [illegible] et de fer. Chaque pièce, chargée à double projectiles, est dirigée dans la poupe de la *Santa-Ana*. 150 boulets ont sillonné de l'arrière à l'avant les batteries de ce vaisseau et mis sur leur passage 400 hommes hors de combat. Le ROYAL SOVEREIGN se range alors au vent et engage vergue à vergue le vice-amiral espagnol ; mais il a bientôt d'autres ennemis à combattre : le *San-Leandro*, le *San-Justo* et l'*Indomptable* accourent pour l'envelopper ; le *Fougueux* dirige sur lui un feu d'écharpe. Ses voiles sont bientôt en lambeaux. Cependant au milieu de ce tourbillon de boulets qui se [illegible]

ter dans l'air [1], LE ROYAL SOVEREIGN ne presse pas moins vivement l'adversaire qu'il a choisi. Le feu du vaisseau espagnol s'est ralenti, et au-dessus du nuage de fumée qui enveloppe ce groupe héroïque, l'œil inquiet de Nelson peut distinguer encore le pavillon de Collingwood.

Le vent cependant a déjà trahi l'armée anglaise. Filant à peine un nœud et demi, LE VICTORY se traîne péniblement vers *la Santissima-Trinidad* et *le Bucentaure*, pendant que Collingwood, seul au milieu de l'armée combinée, tient en respect les vaisseaux qui l'assiégent. A midi vingt minutes, LE VICTORY est enfin à portée de canon de notre escadre. Un premier boulet, tiré par *le Bucentaure*, n'arrive point jusqu'à lui ; un second vient tomber le long du bord ; un troisième passe au-dessus de ses bastingages. Un boulet plus heureux traverse le grand perroquet. Nelson appelle le capitaine Blackwood : « Retournez à bord de votre frégate, lui dit-il, et rappelez à tous nos vaisseaux que je compte sur leur concours. Si, en se conformant à l'ordre de marche que je leur ai signalé, ils devaient rester trop longtemps hors du feu, qu'ils n'hésitent point à en adopter un autre. Le meilleur sera celui qui les conduira le plus promptement possible bord à bord d'un vaisseau

[1] Correspondance de l'amiral Collingwood.



BATAILLE N
DE TRAFA
1.er mouvement
C O L
N
le Spar
O

ni. » En parlant ainsi, il reconduit jusqu'au de la dunette le capitaine de L'EURYALUS. wood saisit la main de l'amiral, et, d'une mue, lui exprime l'espoir de le revoir bien- possession de 20 vaisseaux français et espa- . « Dieu vous bénisse, Blackwood ! lui répond n, mais je ne dois plus vous revoir en ce le ! »

e ou deux minutes d'un morne silence ont le dernier coup de canon du *Bucentaure*. anonniers vérifient leur pointage, et, comme signal donné, les six ou sept vaisseaux qui rent Villeneuve ouvrent tous à la fois leur ur LE VICTORY. La houle, qui, prenant nos aux en travers, leur imprime un balance- irrégulier, ajoute encore à l'incertitude de ir. Ceux de nos projectiles qui ne tombent en deçà du VICTORY le dépassent ou vont ger dans sa mâture. Ce vaisseau est déjà à 500 mètres du *Bucentaure* sans avoir vé d'avaries. Un boulet plus heureux vient couper son mât de perroquet de fougue ; itre boulet met sa roue de gouvernail en ; un boulet ramé renverse sur la dunette lats de marine, car Nelson, moins prévoyant Collingwood, a souffert que son équipage urât debout et aligné, au lieu de le faire ier à plat-pont. Un nouveau projectile passe

entre Nelson et le capitaine Hardy. « L'affaire est chaude, dit Nelson avec un sourire, trop chaude pour durer longtemps. » Depuis *quarante minutes*[1] LE VICTORY supporte le feu d'une escadre entière, et ce vaisseau, que rien au monde n'eût pu sauver d'une destruction complète, si nous eussions eu de meilleurs canonniers, ne compte encore que 50 hommes hors de combat[2]. 200 bouches à feu tonnant contre lui n'ont pu l'arrêter. Porté majestueusement sur les lames qui le soulèvent et le poussent vers nos rangs, il se dirige lentement sur le vaisseau de Villeneuve; mais la ligne à son approche s'est serrée comme un faisceau de dards. *Le Redoutable* a touché plusieurs fois de son beaupré le couronnement du *Bucentaure*; *la Santissima-Trinidad* est en panne sur l'avant de ce dernier vaisseau; *le Neptune* le serre de près sous le vent. Un abordage semble inévitable. Villeneuve en ce moment saisit l'aigle de son vaisseau et la montre aux matelots qui l'entourent. « Mes amis, leur dit-il, je vais la jeter à bord du vaisseau an-

[1] De midi vingt minutes à une heure. (James's *Naval History*.)

[2] « Je fis monter une grande partie des chefs de pièce sur le gaillard (dit le capitaine du *Redoutable*, dans le rapport qu'il adressa, après ce combat, au ministre de la marine) pour leur faire remarquer combien nos vaisseaux tiraient mal : tous leurs coups portaient trop bas et tombaient dans l'eau. *Je les engageai à tirer à démâter.* »

glais. Nous irons la reprendre ou mourir. » Nos marins répondent à ces nobles paroles par leurs acclamations. Plein d'espoir dans l'issue d'un combat corps à corps, Villeneuve, avant que la fumée dérobe *le Bucentaure* à la vue de l'escadre, adresse un dernier signal à ses vaisseaux. « Tout vaisseau, leur dit-il, qui ne combat point, n'est pas à son poste, et doit prendre une position quelconque qui le reporte le plus promptement possible au feu. » Son rôle d'amiral est terminé. Il ne lui reste plus qu'à se montrer le plus brave des capitaines de l'armée.

Hardy, cependant, vient de reconnaître l'impossibilité de couper la ligne sans aborder un de nos vaisseaux. Il en prévient Nelson. « Nous n'y pouvons rien, lui répond l'amiral. Abordez le vaisseau que vous voudrez : je vous en laisse le choix. » Hardy cherche dans ce groupe impénétrable le moins formidable adversaire. L'apparence chétive du *Redoutable*, mauvais vaisseau de 74 récemment radoubé au Ferrol, lui vaut l'honneur qu'ambitionnent *la Santissima-Trinidad* et *le Bucentaure*. C'est vers lui que le capitaine Hardy porte LE VICTORY. A une heure, le vieux vaisseau de Keppel et de Jervis, le vaisseau de Nelson, passe derrière *le Bucentaure* à portée de pistolet. Une caronade de 68, placée sur son gaillard d'avant, vomit la première, à travers les fenê-

tres de poupe du vaisseau français, un boulet rond et 500 balles de fusil. De nouveaux coups se succèdent à intervalles réguliers ; 50 pièces, chargées à doubles et triples projectiles, ébranlent et fracassent l'arrière du *Bucentaure*, démontent 20 de ses canons et remplissent ses batteries de morts et de blessés. LE VICTORY traverse lentement la ligne qu'il vient de rompre et reçoit le feu meurtrier du *Neptune* sans y répondre. Après avoir porté cette atteinte mortelle au *Bucentaure*, c'est au *Redoutable* que ses canons s'adressent. Au milieu de la fumée, Hardy vient brusquement sur tribord, et, sans continuer sa route vers *le Neptune*, qui, virant de bord, va se joindre à l'arrière-garde, il se jette sur *le Redoutable*, qu'il avait déjà dépassé. Accrochés bord à bord, les deux vaisseaux dérivent hors de la ligne. L'équipage du *Redoutable* soutient sans pâlir cet inégal assaut. Des hunes, des batteries de ce vaisseau, on répond au feu du vaisseau anglais, et dans ce combat singulier, combat de mousqueterie bien plus que d'artillerie, nos marins ont repris l'avantage [1]. En peu d'in-

[1] Il n'y avait point de mousqueterie dans les hunes du VICTORY. Depuis qu'il avait été témoin de l'explosion de *l'Alcide* et de *l'Orient*, Nelson regardait l'incendie comme le plus grand danger d'un combat naval. Avant le commencement de l'action, il avait fait soigneusement arroser les toiles de bastingage du VICTORY, mettre à la mer les em-

siants, les passavants et les gaillards du Victory sont jonchés de cadavres. Des 110 hommes qui se trouvaient sur le pont de ce vaisseau avant le commencement de l'action, 20 à peine peuvent combattre encore. L'entre-pont est encombré des blessés et des mourants qu'on y transporte sans cesse.

A la vue de tant de victimes, les chirurgiens anglais qui leur prodiguent d'insuffisants secours, croient déjà la journée compromise. Le chapelain du Victory, éperdu, égaré par son émotion, veut fuir ce lieu d'horreur, *cet étal de boucher*, comme il appelait encore, après de longues années, cet obscur espace privé d'air et inondé de sang. Il s'élance sur le pont. Au milieu du tumulte, à travers la fumée, il reconnaît Nelson et le capitaine Hardy se promenant sur le gaillard d'arrière. Non loin d'eux, quelques hommes échangeaient une vive fusillade avec les hunes du vaisseau français. Tout à coup, l'amiral chancelle et tombe la face contre terre. Une balle, partie de la hune d'arti-

barcations de porte-manteaux, fait soustraire au feu, en un mot, tout ce qui pouvait lui servir d'aliment. C'est à cette préoccupation surtout qu'il faut attribuer l'absence de mousqueterie dans les hunes du Victory. Nelson craignait qu'une décharge maladroite, une explosion fortuite, ne mît le feu dans les hunes et ne devînt la cause d'un épouvantable accident. C'est ce qui arriva en effet, dans ce combat même, à un vaisseau français, *l'Achille*.

mon du *Redoutable*, l'avait frappé sur l'épaule gauche, avait traversé l'épaulette, et, après avoir labouré la poitrine, s'était logée dans l'épine dorsale. Le chapelain accourt; mais, avant lui, un sergent et deux matelots timoniers sont près de l'amiral. Ils le relèvent tout souillé du sang dont le pont est couvert. Hardy, qui n'a point entendu le bruit de sa chute, se retourne alors, et, plus pâle, plus ému que Nelson lui-même : « J'espère, milord, s'écrie-t-il, que vous n'êtes pas dangereusement blessé ! — C'est fait de moi, Hardy, répond l'amiral; *ils y ont enfin réussi*. J'ai l'épine du dos brisée. » Les matelots qui l'ont relevé l'emportent dans leurs bras et le déposent dans l'entre-pont, au milieu de la foule des blessés.

La brise, presque éteinte par la canonnade, n'avait encore amené, à une heure un quart, au moment où fut frappé Nelson, que 5 vaisseaux anglais sur le champ de bataille. A l'arrière-garde, LE ROYAL SOVEREIGN avait combattu seul pendant quinze minutes. Le premier après lui, LE BELLEISLE avait coupé la ligne, à midi et demi, en arrière de *la Santa-Anna;* mais, déjà mutilé par les bordées d'enfilade qu'il venait de recevoir, démâté de son mât d'artimon par *le Fougueux*, LE BELLEISLE s'était trouvé enfermé lui-même dans un cercle de vaisseaux ennemis. Bientôt, cependant, les vaisseaux anglais arrivent en foule de ce côté; LE MARS

s'attaque au *Pluton*, LE TONNANT à *l'Algésiras*; LE BELLEROPHON, LE COLOSSUS, L'ACHILLES, traversent la ligne; LE DREADNOUGHT, de 98, LE POLYPHEMUS, de 64, les suivent de loin sous toutes voiles; LE REVENGE, LE SWIFTSURE, LE DEFIANCE, LE THUNDERER et LE DEFENCE se détachent vers la droite pour doubler l'arrière-garde et la mettre entre deux feux. C'est déjà dans cette partie de la ligne un combat général : c'est encore un engagement particulier à l'avant-garde et au corps de bataille. Là, en effet, Dumanoir, avec ses 10 vaisseaux, forme une réserve que les vaisseaux anglais ne songent point à attaquer. *Le Bucentaure* et *la Santissima-Trinidad* canonnent de loin LE TÉMÉRAIRE, LE NEPTUNE et LE LEVIATHAN, qui se dirigent sur eux vent arrière; *le Redoutable*, seul aux prises avec LE VICTORY, le presse avec une nouvelle vigueur.

Le pont de ce dernier vaisseau est devenu désert : de la hune d'artimon du *Redoutable*, on en prévient le capitaine Lucas. Il appelle à l'instant ses divisions d'abordage. En moins d'une minute, les gaillards du vaisseau anglais sont couverts d'hommes armés qui se précipitent sur la dunette, sur les bastingages et dans les haubans. Les canonniers du VICTORY abandonnent leurs pièces pour repousser ce nouveau danger. *Accueillis par une* pluie de grenades et un feu nourri de mousquete-

rie, ils se replient bientôt en désordre dans la première batterie ; mais la masse du VICTORY le protége encore, et les matelots du *Redoutable* font de vains efforts pour escalader ses murailles. Le capitaine Lucas ordonne de couper les suspentes de la grande vergue, et veut la jeter comme un pont-levis en travers des deux vaisseaux. En ce moment, l'aspirant Yon et quatre matelots, s'aidant de l'ancre suspendue dans les porte-haubans du VICTORY, sont parvenus à gagner le pont du vaisseau anglais. Ils montrent ce chemin à leurs compagnons ; les colonnes d'abordage se reforment à la hâte ; le second du *Redoutable*, le lieutenant de vaisseau Dupotet [1], se jette à leur tête et leur fait partager sa bouillante ardeur : quelques minutes encore, et LE VICTORY est à nous ! C'est alors qu'une effroyable volée de boulets et de mitraille balaye le pont du *Redoutable*. LE TÉMÉRAIRE, après avoir franchi la ligne, est venu se jeter sous le beaupré de ce vaisseau. 200 hommes ont été renversés par sa première bordée : LE TÉMÉRAIRE retombe en travers du vaisseau français et le foudroie de nouveau de son artillerie. Serré entre deux vaisseaux à trois ponts, *le Redoutable* se débat quelque temps dans cette double étreinte. Ses canons démontés, sa poupe déchirée et pendante, son grand mât

[1] Aujourd'hui vice-amiral.

BATAILLE NAVALE

DE TRAFALGAR.

2e. mouvement à 1 h. 1/2.

le Spartiate

le Minotaur

l'Orion

l'Aj

N

abattu, ses porte-haubans en feu, n'ont point encore appris au capitaine Lucas la nécessité de se rendre; mais LE NEPTUNE et LE LEVIATHAN ont coupé la ligne à leur tour, et toute résistance devient désormais inutile. A une heure cinquante-cinq minutes, le capitaine Lucas livre à l'ennemi un vaisseau criblé de boulets et les débris d'un équipage qui compte en ce moment 522 hommes hors de combat. « Jamais l'intrépide Nelson ne pouvait succomber en combattant des ennemis plus dignes de son courage [1]. »

Unis par leurs mâts abattus, qui sont tombés d'un vaisseau sur l'autre, LE VICTORY, *le Redoutable* et LE TÉMÉRAIRE dérivent ensemble vers l'arrière-garde. Arrivés à cent mètres du *Fougueux*, LE TÉMÉRAIRE dirige vers ce vaisseau ses canons de tribord. Malgré le double combat qu'il vient de soutenir contre LE ROYAL SOVEREIGN et LE BELLEISLE, *le Fougueux*, digne émule du *Redoutable*, n'hésite point à aborder LE TÉMÉRAIRE. Mortellement blessé, l'intrépide capitaine Baudouin, héros simple et modeste, dont la France a laissé périr le nom, et auquel l'Angleterre eût donné une tombe à Westminster, Baudouin, de la dunette où il est tombé, anime encore son équipage; mais il retient en vain, par un suprême effort, la vie qui

[1] Rapport du capitaine Lucas.

lui échappe. Il expire, trop heureux d'expirer avant d'avoir vu son vaisseau au pouvoir de l'ennemi ! Cette nouvelle lutte est trop inégale ; le second du *Fougueux*, le capitaine de frégate Bazin, est blessé ; 400 hommes sont hors de combat ; les Anglais s'élancent dans les grands haubans du *Fougueux*, se rendent maîtres du pont et amènent eux-mêmes le pavillon du vaisseau français.

Au moment où *le Fougueux* et *le Redoutable* succombaient sous l'effort des trois-ponts anglais, *la Santa-Anna*, dématée de tous mâts depuis près d'une demi-heure, se rendait au vaisseau de Collingwood. Ce fut la première victoire remportée à l'arrière-garde. Les Anglais avaient rencontré dans cette partie de la ligne une résistance inattendue. Isolé au milieu des vaisseaux français, LE BELLEISLE, après avoir repoussé *le Fougueux*, supportait depuis une heure le feu de *l'Achille*, de *l'Aigle* et du *Neptune*. Démâté de ses trois bas-mâts, et comme enseveli sous cet amas de voiles et de cordages, ce vaisseau anglais garde encore ses couleurs au tronçon de son mât d'artimon. Il essuie nos volées sans pouvoir y répondre ; mais bientôt les secours lui arrivent de toutes parts. LE POLYPHEMUS vient s'interposer entre lui et *le Neptune* ; LE DEFIANCE l'abrite du feu de *l'Aigle* ; LE SWIFTSURE le salue de trois acclamations et se précipite vers *l'Achille*.

Au vent de ces vaisseaux, une lutte terrible s'est déjà engagée entre LE MARS et *le Pluton*, entre LE TONNANT et *l'Algésiras*. LE MARS voit son commandant emporté par un boulet; *le Pluton*, qui porte le guidon de l'intrépide capitaine Cosmao [1], se dispose à tenter l'abordage, quand un nouveau peloton de vaisseaux anglais l'oblige à se retirer. *L'Algésiras*, abordé par LE TONNANT, se montre également digne de sa haute réputation; mais la position qu'occupe LE TONNANT donne au vaisseau anglais un trop grand avantage. Le beaupré engagé dans les haubans du TONNANT, *l'Algésiras* ne peut se servir de son artillerie et reçoit un feu roulant d'enfilade. Le contre-amiral Magon, jaloux de guider ses marins à bord du vaisseau anglais, les rallie sous ce feu meurtrier et combat avec eux au premier rang. Atteint déjà au bras et à la cuisse, il refuse de quitter le pont; il cède cependant aux instances de ses officiers. Deux matelots l'entraînent; un biscaïen vient alors le frapper à la poitrine. Il tombe au moment où le mât de misaine est déjà abattu. Presque au même instant, le feu se déclare dans la fosse aux lions; le grand mât et le mât d'artimon couvrent le pont de leurs

[1] Les matelots du *Pluton* avaient, dans leur langage énergique, donné à leur capitaine ce glorieux surnom qu'il a porté et mérité pendant toute cette guerre : *va-de-bon-cœur*.

débris. Le capitaine de pavillon Letourneur, le lieutenant de vaisseau Plassan, ont été grièvement blessés. Un jeune officier que la mort a respecté, et auquel l'avenir réserve de plus heureux combats [1], M. Botherel de La Bretonnière, prolonge encore quelques instants cette défense héroïque; mais les matelots anglais ont envahi le pont de *l'Algésiras*. Au milieu de la confusion qu'a produite la chute des trois bas-mâts, ils prennent possession d'un vaisseau entièrement désemparé.

Non loin de *l'Algésiras*, 4 vaisseaux français, *l'Aigle*, *le Swiftsure*, *le Berwick* et *l'Achille*, soutiennent avec le même courage un combat acharné. Après avoir engagé LE BELLEROPHON vergue à vergue pendant près d'une heure, *l'Aigle*, séparé malgré lui d'un ennemi qu'il avait à demi réduit par le feu de sa mousqueterie, s'est porté contre LE BELLEISLE. Privé de son commandant, le brave capitaine Gourrège, il succombe à trois heures et demie sous les coups réunis du REVENGE et du DEFIANCE.

Le Swiftsure a perdu 250 hommes : l'intrépide et brillant officier qui commande la manœuvre sous les ordres du capitaine Villemadrin, le lieutenant de vaisseau Aune, est renversé de son banc de quart. C'est le troisième officier qu'ait atteint le

[1] M. Botherel de La Bretonnière, aujourd'hui contre-amiral, commandait le vaisseau *le Breslau* au combat de Navarin.

BATAILLE NAVALE

DE TRAFALGAR

3e mouvement.

N

feu de l'ennemi. *Le Swiftsure* est enfin accablé par LE BELLEROPHON et LE COLOSSUS.

Le Berwick, sous les ordres du capitaine Camas, du *vaillant capitaine Camas*, comme l'appelle à bon droit l'historien anglais [1], combat successivement LE DEFENCE et L'ACHILLES. Malgré la chute de ses mâts, il se défend avec la même ardeur. 51 cadavres jonchent déjà ses batteries; 200 blessés encombrent son entre-pont. Le capitaine Camas reçoit le coup mortel; son second, le lieutenant de vaisseau Guichard, lui survit à peine quelques minutes. *Le Berwick* tombe alors au pouvoir des Anglais.

L'Achille a des premiers assailli LE BELLEISLE; il se trouve bientôt enveloppé à son tour. LE POLYPHEMUS, dégagé du *Neptune*, qui se porte à l'extrême arrière-garde, LE SWIFTSURE, LE PRINCE, de 98, l'écrasent du feu roulant de leurs batteries. Le commandant Deniéport, déjà blessé à la cuisse, est tué à son poste qu'il n'a pas voulu abandonner. Le mât de misaine, à demi dévoré par l'incendie qui vient d'éclater dans la hune, est bientôt abattu par les boulets ennemis; il tombe sur le pont, qu'il couvre de sa masse embrasée. *L'Achille*, en proie aux flammes, ne voit plus un vaisseau allié autour de lui; la plupart de ses officiers ont été tués ou blessés, et c'est un enseigne de vaisseau qui

[1] James, *Histoire navale*.

occupe la place du brave capitaine Deniéport. L'intrépide Cauchard, seul débris d'un état-major de héros, combat sans espoir, mais combat encore. La crainte d'une effroyable explosion éloigne enfin les vaisseaux anglais. *L'Achille* n'a plus à combattre que l'incendie ; il s'agite en vain dans cette agonie douloureuse. Vers cinq heures et demie, ce glorieux vaisseau, dont le pavillon n'a pas été amené, saute en l'air avec une portion de son équipage.

Longtemps avant cet épouvantable accident, le désordre le plus complet régnait à l'arrière-garde. Coupée sur tous les points, cette partie de la ligne ne présentait plus qu'un amas confus de vaisseaux entourés et près de s'affaisser sous le nombre. *Le Monarca*, d'abord canonné par LE TONNANT, cède au feu du BELLEROPHON ; *le Bahama* se rend au COLOSSUS ; *l'Argonauta*, écrasé par les premières volées de L'ACHILLES, est contraint d'amener son pavillon devant les nouveaux ennemis qui le pressent : *le San-Juan Nepomuceno* est amariné par LE DREADNOUGHT. 7 vaisseaux français et 5 vaisseaux espagnols ont déjà succombé ; mais 10 vaisseaux anglais ont acheté chèrement ces premiers avantages : LE VICTORY compte 159 hommes hors de combat, LE ROYAL SOVEREIGN 141, LE TÉMÉRAIRE 123, LE MARS et LE COLOSSUS ont éprouvé des pertes non moins considérables. Le premier de ces vais-

seaux, dans son engagement avec *le Pluton*, a eu 98 hommes tués ou blessés; le second 200, pendant qu'il combattait successivement *l'Argonaute*[1], commandé par le capitaine Éperon, *le Bahama* et *le Swiftsure*. La prise de *l'Algésiras* a coûté 76 hommes au TONNANT; LE BELLEROPHON, dans son abordage avec *l'Aigle*, a perdu 150 hommes et son capitaine, atteint d'une blessure mortelle. LE BELLEISLE, bien que complétement démâté, a moins souffert que LE BELLEROPHON et LE COLOSSUS. Le nombre des morts et des blessés s'élève, à bord de ce vaisseau, à 126, à 72 à bord de L'ACHILLES, à 70 à bord du DEFIANCE, à 79 à bord du REVENGE. Tels sont les vaisseaux anglais qui ont supporté tout le poids de l'action; la plupart flottent désemparés au milieu des vaincus, masses inertes et haletantes, incapables d'engager un nouveau combat; mais une imposante réserve parcourt en ce moment le champ de bataille et recueille les fruits de la victoire. Dans la seule colonne de Collingwood, colonne plus supérieurement engagée cependant que celle de Nelson, cette réserve se compose encore de 6 vaisseaux presque intacts: 2 vaisseaux à trois ponts, LE DREADNOUGHT, qui n'eut que 33 hommes atteints par notre feu, le

[1] *L'Argonaute*, avant de sortir du feu, avait eu [illegible] hommes mis hors de combat.

PRINCE, *qui n'en eut pas un seul;* 3 vaisseaux de 74, 1 vaisseau de 64, comptant à peine à la fin de la journée, LE DEFENCE 36 hommes tués ou blessés, LE THUNDERER 16, LE SWIFTSURE 17, LE POLYPHEMUS 6. Ces vaisseaux, arrivés sur le lieu de l'action trois heures après LE ROYAL SOVEREIGN et LE BELLEISLE, portent sur tous les points de l'arrière-garde un irrésistible effort.

Un dernier groupe de vaisseaux français et espagnols s'est rassemblé autour de l'amiral Gravina. Appuyé du *San-Ildefonso, le Prince des Asturies* a déjà combattu LE DÉFIANCE et LE REVENGE. LE DREADNOUGHT, LE POLYPHEMUS et LE THUNDERER accourent pour l'accabler; *le Pluton* et *le Neptune* accourent pour le défendre. Gravina est blessé; son chef d'état-major, le contre-amiral Escaño, est atteint à ses côtés. *Le San-Ildefonso* amène sous la volée du DEFENCE; *le Prince des Asturies* sort alors de la ligne, et arbore au grand mât le signal de ralliement. La frégate *la Thémis*, commandée par le brave capitaine Jugan, vient l'enlever sous le feu de l'ennemi et l'entraîne vers Cadix. A regret, *le Pluton* et *le Neptune* se rangent sous son pavillon [1], et vont rejoindre *l'Argonaute* et l'*Indomptable*, qui, avec *le San-Leandro, le San-Justo*

[1] Voir à l'appendice le rapport du capitaine de vaisseau Jugan.

et *le Montanez*, s'éloignent lentement [illegible] de bataille.

La colonne de Collingwood a [illegible] Des 20 vaisseaux qu'elle a [illegible] opposé une résistance sérieuse [illegible] canonnée de trop [illegible] d'autres [illegible] 8 seulement échappent [illegible] gauche de l'armée combinée [illegible] mais à l'aile droite [illegible] Dumanoir, [illegible] 10 vaisseaux [illegible] puissante réserve. [illegible] *Trinidad* [illegible] gers et [illegible] TUNE, de [illegible] de 74. [illegible] seaux. [illegible] sastre [illegible] que D[illegible] secours. [illegible] l'avant-[illegible] qu'un [illegible] pendant [illegible] river [illegible] prolongée [illegible] tre-amiral Dumanoir [illegible] reste [illegible] ordonne [illegible]

à la fois. Dumanoir répète ce signal. Moins longtemps différée, cette manœuvre eût pu rétablir le combat; mais le temps a marché, et le feu du *Bucentaure* et de *la Santissima-Trinidad* s'affaiblit déjà. On voit bientôt, comme les arbres d'un bois séculaire, leurs mâts coupés au pied chanceler et s'abattre. Déplorable résultat d'un instant d'hésitation! Dumanoir, forcé d'assister aux suprêmes convulsions de ces nobles navires, compte avec anxiété les instants qu'il leur reste à vivre. L'avant-garde, il n'en peut plus douter, arrivera trop tard. Il est près de trois heures avant que la faiblesse de la brise lui ait permis d'achever son évolution. Les 10 vaisseaux dont cette avant-garde se compose se partagent alors en deux pelotons égaux. *Le Scipion*, *le Duguay-Trouin*, *le Mont-Blanc* et *le Neptuno* se rangent dans les eaux du *Formidable* et manœuvrent pour passer au vent de la ligne; *le San-Francisco d'Asis*, *le San-Augustino*, *le Rayo*, de 100 canons, *le Héros* et *l'Intrépide* gouvernent directement sur *le Bucentaure*.

Ces 5 vaisseaux ont cherché pour se rendre au feu un chemin plus court que celui que leur indique *le Formidable*; mais tous ne persévèrent pas dans cette voie généreuse: sur le champ de bataille, au lieu de combattants épuisés, ils trouvent des vaisseaux frais pour les recevoir. Le Britannia, de 100 canons, l'Ajax et l'Orion, de 74, l'Aga-

[illegible]MNON, de 64, ont eu le temps d'arriver. A cette vue, *le Rayo* et *le San-Francisco*, après avoir essuyé pendant quelque temps le feu du BRITANNIA, se hâtent d'opérer leur retraite et vont se réunir à la division de l'amiral Gravina. *Le Héros*, qui les précédait, continue sa route. Une lutte inégale s'engage; le brave capitaine Poulain a été tué dès le commencement de l'action; son vaisseau, qu'il n'anime plus de sa présence et qui a déjà perdu 34 hommes, se soustrait, non sans peine, à une capture devenue imminente. *Le San-Augustino*, canonné par plusieurs vaisseaux anglais, est enlevé à l'abordage par LE LEVIATHAN. En ce moment, *le Bucentaure* et *la Santissima-Trinidad*, complétement démâtés, sont à la merci de l'ennemi. Villeneuve cherche un canot qui puisse le transporter sur un autre vaisseau. « *Le Bucentaure*, dit-il, a rempli sa tâche; la mienne n'est pas encore terminée; » mais les boulets qui l'ont épargné ne lui ont point laissé le moyen d'obéir à ces dernières inspirations de son courage. Il n'est pas un endroit du *Bucentaure* qui n'ait été criblé par les projectiles de l'ennemi, pas une embarcation qui n'ait été mise en pièces. Les canons sont démontés ou masqués par les débris de la mâture; [illegible] hommes, morts, blessés et mourants, gisent étendus dans les batteries et dans l'entre-pont. Villeneuve cède à la fatalité et se rend au vaisseau LE CONQUERANT. [illegible]

[illegible]

canot de ce vaisseau, monté par quatre hommes, se fait jour à travers les débris qui entourent *le Bucentaure*, et, sous la pluie de projectiles qui se croisent encore en tous sens sur le champ de bataille (foudres impuissants des vaisseaux qui succombent, ou derniers traits de mort lancés par les vainqueurs), le capitaine Atcherley, commandant les soldats de marine du CONQUEROR, parvient à conduire à bord du vaisseau LE MARS, le commandant en chef de l'armée franco-espagnole.

De son lit de douleur, Nelson entend les acclamations dont l'équipage du VICTORY salue la capture du *Bucentaure*. Il demande avec instance qu'on appelle le capitaine Hardy. « Eh bien! Hardy, lui dit-il en l'interrogeant du regard, où en est le combat? La journée est-elle à nous? — Sans aucun doute, milord, répond le capitaine Hardy : 12 ou 14 vaisseaux ennemis sont déjà en notre pouvoir, mais 5 vaisseaux de l'avant-garde viennent de virer de bord et paraissent disposés à se porter sur LE VICTORY. J'ai appelé autour de nous 2 ou 3 de nos vaisseaux encore intacts, et nous leur préparons un rude accueil. — J'espère, Hardy, ajoute l'amiral, qu'aucun de nos vaisseaux *à nous* n'a amené son pavillon? » Hardy s'empresse de le rassurer. « Soyez tranquille, milord, lui dit-il; il n'y a rien à craindre de ce côté-là. » Nelson attire alors vers lui le capitaine du VICTORY. « Hardy, mur-



mure-t-il à son oreille, je suis un homme mort. Je sens la vie qui m'échappe... Encore quelques minutes, et ce sera fini... Approchez-vous davantage... Écoutez, Hardy ; quand je ne serai plus, coupez mes cheveux pour les donner à ma chère lady Hamilton..... et ne jetez pas mon pauvre corps à la mer ! » Hardy serre avec émotion la main de l'amiral et se hâte de remonter sur le pont.

Dumanoir est enfin arrivé par le travers du VICTORY. Il trouve *le Bucentaure* amariné, *la Santissima-Trinidad* réduite et toute une escadre ennemie groupée autour de ces vaisseaux : LE SPARTIATE et LE MINOTAUR, qui n'ont point encore tiré un coup de canon, L'AGAMEMNON, LE BRITANNIA, L'ORION, L'AJAX et LE CONQUEROR, qui ont à peine combattu. A l'arrière-garde 6 autres vaisseaux anglais se sont formés en ligne pour couvrir leurs prises. LE VICTORY et LE TÉMÉRAIRE, ranimés par cet instant [illegible]tique, se sont débarrassés du *Fougueux* et du *Redoutable* et sont parvenus à démasquer leurs batteries. « Arriver dans ce moment sur l'ennemi, comme l'écrivait quelques jours plus tard l'amiral Dumanoir au ministre, eût été un coup de désespoir qui n'eût abouti qu'à augmenter le nombre de nos pertes, » mais qui eût sauvé, il faut bien l'ajouter, la mémoire du commandant de l'avant-garde. Cette avant-garde s'éloigne donc, continuant sa retraite sans combattre. *Le Formidable* a un

gréement haché, ses voiles entièrement criblées, 65 hommes tués ou blessés, et près de quatre pieds d'eau dans la cale. *Le Duguay-Trouin, le Mont-Blanc* et *le Scipion* sont presque également maltraités par le feu de l'escadre anglaise. *Le Neptuno*, demeuré en arrière, est coupé par LE SPARTIATE et LE MINOTAUR. Le capitaine Valdès, qui commande *le Neptuno*, se défend pendant plus d'une heure et ne rend son vaisseau qu'entièrement démâté. Intrépides alliés, généreux martyrs plutôt qu'utiles soutiens d'une cause étrangère, la plupart des officiers espagnols rachetèrent noblement en ce jour quelques actes isolés de faiblesse. Plût à Dieu que la vigueur de leur bras eût répondu à leur courage, et que les vaisseaux de Charles IV eussent valu leurs capitaines ! Sous le vent de la ligne, un vaisseau français, *l'Intrépide*, occupe quelque temps encore les vaisseaux anglais. Sur cette arène désolée où ne flotte plus un pavillon ami, le brave capitaine Infernet oublie qu'il prolonge seul une résistance désormais stérile. Il repousse LE LEVIATHAN et L'AFRICA, reçoit le feu de L'AGAMEMNON et de L'AJAX, combat L'ORION bord à bord, et, complétement démâté, comptant 306 hommes hors de combat, n'amène que sous la volée du CONQUEROR.

La victoire de la flotte anglaise est alors complète. Hardy, délivré de toute inquiétude, veut en donner lui-même l'assurance à l'amiral. Il pénètre

une seconde fois à travers la foule sanglante des blessés et des morts jusqu'au lit de Nelson. Au milieu de cette atmosphère chaude et méphitique, le héros s'agitait dans une suprême angoisse. Le front baigné d'une sueur froide, les membres inférieurs déjà glacés, il semblait n'arrêter un dernier souffle de vie errant sur ses lèvres que pour emporter dans la tombe la douceur d'un nouveau triomphe. En lui apprenant la glorieuse issue de ce grand combat, Hardy met un terme à d'atroces souffrances et délie doucement cette âme énergique. Nelson lui donne encore quelques ordres, murmure quelques mots entrecoupés d'une voix affaiblie ; puis, se soulevant à demi par un soudain effort : « Dieu soit béni ! dit-il, *j'ai fait mon devoir !* » Il retombe sur sa couche, et un quart d'heure après, sans trouble, sans secousses, sans une convulsion, rend son âme à Dieu.

Cette nouvelle est portée à Collingwood, et, même au milieu de l'ivresse de la victoire, le pénètre de la plus poignante douleur : mais la gravité des circonstances lui interdit de donner un libre cours à ses regrets. Des 33 vaisseaux français et espagnols qui, le matin même, offraient si bravement le combat à la flotte anglaise, 11 se retiraient alors vers Cadix, 4 suivaient au large le contre-amiral Dumanoir ; 18 avaient succombé, criblés de boulets et couverts de gloire. Des vaisseaux anglais les

fendus étaient sans doute une importante conquête, mais une conquête qui pouvait s'abîmer d'un instant à l'autre sous les pieds des vainqueurs. Le gouffre avait déjà dévoré *l'Achille; le Redoutable* flottait à peine. 8 vaisseaux n'avaient pas un seul mât qui ne fût abattu, 8 autres étaient en partie démâtés. Dans l'escadre anglaise, LE ROYAL SOVEREIGN, LE TÉMÉRAIRE, LE BELLEISLE, LE TONNANT, LE COLOSSUS, LE BELLEROPHON, LE MARS et L'AFRICA, également maltraités, pouvaient se mouvoir à peine; 6 autres vaisseaux avaient perdu ou leurs vergues ou leurs mâts de hune; la plupart avaient leurs voiles en lambeaux. Le cap Trafalgar, qui devait son nom à cette grande journée, était à huit ou neuf milles sous le vent de la flotte; les dangers de la côte d'Andalousie n'en étaient plus qu'à quatre ou cinq, et la houle plus encore que le vent portait vers la terre les vaisseaux désemparés. LE ROYAL SOVEREIGN, que Collingwood avait quitté pour transporter son pavillon sur la frégate L'EURYALUS, venait de sonder par treize brasses d'eau. Il fallait, — c'était la nouvelle victoire que devait remporter Collingwood, — que 14 vaisseaux et 4 frégates encore en état de manœuvrer arrachassent aux périls de cette situation 17 ou 18 vaisseaux incapables de s'en tirer sans leur secours.

Nelson, prévoyant cet inévitable résultat d'une affaire décisive, avait annoncé, avant le combat,



l'intention d'essayer un mouillage au coup de vent qui se préparait : sur son lit de mort, il avait une dernière fois rappelé au capitaine Hardy la nécessité de jeter l'ancre dès que l'action serait terminée ; mais jeter l'ancre en ce moment, c'eût été abandonner chaque vaisseau à ses propres ressources, et les vaisseaux qui avaient été sérieusement engagés, ceux précisément qui se trouvaient hors d'état de faire voile. se trouvaient également hors d'état de mouiller. Les boulets n'avaient rien respecté : ils avaient coupé les câbles dans les batteries, fracassé ou désemparé les ancres suspendues aux bossoirs ou dans les porte-haubans des vaisseaux, comme ils avaient renversé les mâts et brisé les vergues. *Le Swiftsure*, *le San-Juan*, *le San-Ildefonso* et *le Bahama*, trouvèrent seuls le moyen de mouiller sous le cap Trafalgar. Ce furent aussi les seuls trophées que les Anglais parvinrent à conduire à Gibraltar. A minuit, la tempête éclata dans toute sa violence. Si le vent n'eût passé alors de l'ouest au sud-sud-ouest et n'eût, par ce changement inespéré, éloigné l'escadre de la côte, toute l'habileté de Collingwood n'eût point sauvé d'une destruction complète un seul de ces vaisseaux en ruine. Collingwood saisit ce moment pour virer de bord, mais, malgré cette chance heureuse, il n'en fallut pas moins de prodigieux efforts, tels qu'on en pouvait à peine attendre même de ces vaisseaux

croiseurs formés à l'école de Jervis et de Nelson, —pour entraîner au large cette flotte mutilée, plus nombreuse que la flotte qui s'empressait autour d'elle. Vingt-quatre heures après sa victoire, l'armée anglaise avait déjà perdu cinq des vaisseaux qu'elle avait capturés : *le Redoutable* coulait bas sous la poupe du SWIFTSURE, qui le remorquait; *le Fougueux* se brisait à la côte près Santi-Petri; *l'Aigle*, abandonné par les vaisseaux qui l'escortaient, *le Bucentaure* et *l'Algésiras*, repris sur les Anglais par les débris de leurs équipages héroïques, essayaient de gagner Cadix.

La tempête se calmait à peine, que Collingwood eut à craindre un nouveau danger. Le 23 octobre, par un trait d'audace qui montrait toute la fermeté de son âme, le capitaine Cosmao, sous l'impression sinistre d'un si grand désastre, osa reprendre la mer et braver encore une fois l'escadre anglaise. Suivi de 2 autres vaisseaux français, 2 vaisseaux espagnols, 5 frégates et 2 bricks, *le Pluton*, faisant trois pieds d'eau à l'heure, avec un équipage réduit à 400 hommes et 9 canons démontés, se porta à la rencontre des vaisseaux anglais qui remorquaient *le Neptuno* et *la Santa-Anna*, et les contraignit à lâcher prise. Les frégates françaises ramenèrent ces deux vaisseaux espagnols au port. Redoutant de nouvelles attaques, Collingwood se décida à brûler l'*Intrépide* et *le*



San-Augustino, à couler *la Santissima-Trinidad* et *l'Argonauta*. *Le Monarca* et *le Berwick*, qu'il espérait sauver, se perdirent près de San-Lucar. Cependant la tempête, en ravissant à l'armée anglaise ces précieux gages de son triomphe, ne porta pas un coup moins sensible aux débris de notre armée. *Le Bucentaure*, au moment d'entrer dans Cadix, se creva sur le banc de roche appelé les *Puercos*; *l'Aigle* s'échoua devant Puerta-Real; *l'Indomptable*, qui, mouillé devant Cadix, avait reçu l'équipage du *Bucentaure*, se jeta à son tour sur la chaîne de récifs qui borde la ville de Rota; *le San Francisco d'Asis* se perdit sur les rochers du fort de Sainte-Catherine; *le Rayo*, à l'embouchure du Guadalquivir; et, comme si la fatalité qui poursuivait la malheureuse armée de Villeneuve et de Gravina n'était point épuisée encore, les 4 vaisseaux de Dumanoir, rencontrés par les 4 vaisseaux et les 4 frégates de sir Richard Strachan, succombaient le 5 novembre, sous le cap Ortegal, après la plus magnifique résistance. Le 25 octobre, le vice-amiral Rosily arriva de Madrid à Cadix. Des 33 vaisseaux qu'il venait commander, il ne trouva plus que 5 vaisseaux français et [illegible] vaisseaux espagnols. Il arbora son pavillon à bord du *Héros*, mais ne changea point la fortune de l'escadre. Aucun des vaisseaux qui avaient vu le pavillon de Villeneuve ne devait revoir les [illegible]

France. *Le Héros, le Neptune, l'Algésiras, l'Argonaute* et *le Pluton,* faibles restes de cette puissante flotte, constamment bloqués dans Cadix par une escadre anglaise, tombèrent, en 1808, entre les mains des insurgés espagnols.



CHAPITRE XVII.

Influence de Jervis et de Nelson sur les destinées de la marine anglaise.

Telles furent les conséquences de cette fatale campagne, ouverte sous de plus heureux auspices. Quand nos vaisseaux débloquaient Cadix et le Ferrol, quand l'Angleterre consternée tremblait pour les Antilles, tremblait même pour ses propres rivages, qui eût osé penser que ces premiers succès préparaient de si grands revers, et que la campagne d'Angleterre se terminerait comme avait commencé la campagne d'Égypte ? Ces deux événements, Trafalgar et Aboukir, s'expliquent cependant l'un par l'autre ; ils s'enchaînent et se complètent : ce sont deux épisodes de la vie d'un même homme, deux périodes presque identiques de la vie d'une même marine. Puisque une première épreuve ne nous avait rien appris, les mêmes témérités pouvaient réussir encore : l'ennemi n'avait rien à changer dans sa tactique, puisque nous n'avions rien changé dans nos moyens de défense. Le génie de Nelson, c'est d'avoir compris notre faiblesse ; le secret de ses triomphes, c'est de nous avoir attaqués. Le premier, il osa se persuader que

protégeait encore nos vaisseaux et s'enhardit lui-même par la facilité de sa victoire. La supériorité des vaisseaux anglais sur les nôtres, il ne faut pas l'oublier, n'avait été consacrée que par de faibles avantages avant le combat d'Aboukir; mais cette funeste journée eut dans la guerre maritime les mêmes conséquences qu'avait eues la campagne d'Italie dans la guerre continentale. De cette époque seulement datent, pour les deux nations entre lesquelles le sort hésita si longtemps, les rapides conquêtes et les grands traits d'audace. L'esprit d'entreprise de Nelson trouva des émules, comme le génie militaire du général Bonaparte avait trouvé des imitateurs. Leurs triomphes furent le signal auquel se levèrent de toutes parts ces jeunes capitaines qu'enflamma leur exemple, ces ardents prosélytes, jaloux de prouver comme eux à l'Europe ce qu'on pouvait opérer avec ces deux leviers dont elle ignorait la puissance, des soldats français et des vaisseaux anglais.

La révolution stratégique qui s'était accomplie sur les bords du Pô et de l'Adige fut donc inaugurée presque au même instant à l'embouchure du Nil. Des deux côtés, cette révolution était également préparée : Bonaparte trouva les soldats aguerris de Schérer, Nelson conduisit au feu l'élite des vaisseaux de Jervis; mais ici le rapprochement s'arrête : Nelson n'a rien, dans sa ma-



nière, de cette promptitude de vues, de cette précision mathématique qui distinguent l'école de l'empereur. Un général qui prendrait le contre-pied de sa tactique, qui placerait son adversaire dans les positions où le plus souvent l'illustre amiral s'est jeté lui-même, aurait admirablement préparé la défaite de l'armée ennemie. Entre vaisseaux également exercés, vouloir se guider sur cette tactique excentrique, telle qu'elle ressort des exemples plus encore que des préceptes de Nelson, ce serait, on peut l'affirmer sans crainte, courir à une perte certaine. Dans la situation respective où se trouvaient en 1798 et en 1805 les deux marines, ces assauts téméraires devaient au contraire donner à la victoire une portée qu'elle n'avait jamais eue dans aucune guerre maritime. Les fautes de Nelson, si l'on peut appeler de ce nom les inspirations qui réussissent, tournèrent alors à son avantage. Les vaisseaux qu'il laissa entourer ou qu'il présenta isolément sur le champ de bataille supportèrent en effet, sans trop en souffrir, tout le poids d'une artillerie mal servie et d'un tir mal dirigé; les vaisseaux qu'il oublia en arrière [illegible] le moindre changement de vent eût pu empêcher de prendre part au combat, lui [illegible] seul la victoire complète et [illegible] serve imposante et [illegible] put observer deux [illegible]

grandes batailles où commanda Nelson : la première, flottante et douteuse; la seconde, foudroyante et décisive. De bons canonniers auraient assurément modifié le dénoûment de ces drames sinistres, car ils auraient écrasé l'armée anglaise dès le premier acte. Fait pour surprendre la fortune par son audace plutôt que pour l'enchaîner par ses manœuvres, Nelson enleva donc pour ainsi dire nos escadres à la baïonnette. Il fut le Suwarow, et non pas, comme on l'a prétendu, le Bonaparte des mers [1].

Les combats d'Aboukir et de Trafalgar ont bouleversé les anciennes notions de stratégie maritime : les ont-ils remplacées par les lois infaillibles d'une stratégie nouvelle, d'une stratégie que nos amiraux

[1] « Serrer l'ennemi de près afin de l'accabler le plus rapidement possible, telle fut, en somme, *toute la tactique* de lord Nelson. Il savait que les évolutions compliquées sont sujettes à de telles méprises qu'elles produisent la plupart du temps des effets diamétralement contraires à ceux qu'on en attend. Les vaisseaux anglais, mieux manœuvrés que les vaisseaux français et espagnols, montés par des canonniers qu'on avait exercés à servir à la fois leurs pièces des deux bords, ne pouvaient, d'ailleurs, que gagner à une mêlée. Toute circonstance de nature à porter le désordre dans les deux armées était donc, aux yeux de Nelson, une nouvelle chance de succès pour la flotte anglaise, et on peut dire qu'il eût compté un coup de vent ou une nuit obscure comme un renfort de deux ou trois vaisseaux en sa faveur. » (James's *Naval History*).

aient intérêt à étudier? Il est sans doute plus d'une circonstance où ils pourraient s'aider de ces aventureuses traditions; mais cette stratégie, nous croyons l'avoir suffisamment démontré, ne peut être que la stratégie des forts contre les faibles, des marines aguerries contre les marines impuissantes. Ce n'est point contre de telles marines que nos vaisseaux ont à se préparer, c'est contre un ennemi qui se souvient des leçons de Nelson, qui serait prêt à les appliquer encore, si nous n'avions à lui opposer que de nouveaux ordres de bataille et non point de meilleures escadres. Les Anglais, comprenons-le bien, n'ont dû leurs triomphes ni au nombre de leurs vaisseaux, ni à la richesse de leur population maritime, ni à l'influence éclairée de leur amirauté, ni aux combinaisons savantes de leurs grands hommes de mer. Les Anglais nous ont vaincus parce que leurs équipages étaient plus instruits, leurs escadres mieux disciplinées que les nôtres. Cette supériorité fut le fruit de quelques campagnes; ce fut l'œuvre de Jervis et de Nelson. C'est donc ce travail lent et secret dont il faut sonder les mystères: c'est Nelson organisant son armée qu'il faut essayer de bien connaître, si l'on veut comprendre le Nelson qui combat avec une heureuse audace. Ce sont les moyens qu'il faut s'attacher à découvrir, si l'on aspire à [illegible] le [illegible]

Qu'était Nelson avant Aboukir? [illegible]

l'associé de Jervis, l'admirateur passionné du *grand comte* qui introduisit le premier, dans la marine anglaise, cette ferme discipline, cette régularité dans le zèle sous lesquelles devait succomber notre ardeur. Nelson apprit alors de Jervis «à conserver des équipages valides sans interrompre ses croisières, à maintenir pendant des années entières ses vaisseaux à la mer sans les renvoyer au port, à mettre en première ligne, avant des soins plus frivoles (*frippery and gimerack*), l'instruction militaire et pratique de la flotte (*the exercise of the great guns and the practical seamanship*).» Son heureuse nature lui vint ensuite en aide, et d'une armée disciplinée fit une armée de frères (*a band of brothers*). Seul avec Collingwood, Nelson a possédé cette science du commandement, énergique sans dureté, persuasif sans faiblesse, agissant par prestige bien plus que par autorité. Idole de ses matelots, il posséda au même degré l'affection, plus difficile à conquérir, des officiers de son escadre; mais ce sentiment précieux, il ne lui suffisait point de l'obtenir pour sa personne : il voulait, — sage et grande politique, — le faire régner dans la flotte entière et pénétrer d'un dévouement mutuel tous ces hommes destinés à combattre ensemble. Dans la baie de Naples, sur les côtes de la Baltique, devant Toulon comme devant Cadix, en présence des préoccupations les plus graves, des péripéties les



plus pressantes, il sut trouver le temps de s'interposer dans les moindres querelles, et d'étouffer d'une main prévoyante les conflits qui allaient éclater. C'est surtout en voyant cet homme illustre descendre à ces soins conciliants, s'abaisser à ces humbles négociations, que l'on comprend mieux quelle peut être la salutaire influence d'un chef aimé sur l'escadre qu'il commande. Loin de se retrancher, au nom de je ne sais quelle fausse dignité, dans des régions en quelque sorte inaccessibles, Nelson se mêlait, au contraire, de tout son pouvoir, à la vie intime de sa flotte, en devenait bientôt le centre, et, attirant vers lui toutes ces volontés près de se diviser, les confondait dans une seule pensée, les faisait converger vers un but unique : l'anéantissement de nos flottes.

Ce qui assurait d'ailleurs à Nelson un dévouement facile, un concours empressé de la part de ses officiers, c'était la lucidité naïve de ses ordres, la netteté de ses instructions. « Je suis prêt, disait-il souvent, à sacrifier la moitié de mon escadre pour détruire l'escadre française. » Tout plein de cette idée, il est sans exemple qu'il ait blâmé un officier malheureux, ou manqué à le défendre. Un capitaine zélé, à ses yeux, n'avait jamais tort. S'il perdait son navire, il méritait d'en obtenir un autre. « Je ne suis point, écrivait-il à la [illegible] amirauté, de ces gens qui ont peur de se [illegible]

Ceux qui craignent d'approcher de la côte feront difficilement de grandes choses, surtout avec un petit navire. On peut se consoler de la perte d'un bâtiment ; mais la perte des services d'un brave officier serait, suivant moi, une *perte nationale*. Et, permettez-moi de vous le dire, milords, si j'avais été censuré, moi aussi, chaque fois que j'ai mis en péril mon vaisseau ou ma flotte, il y a longtemps que je serais hors de la marine, au lieu d'être dans la chambre des pairs. » Voilà par quels moyens Nelson forma des capitaines qui pussent seconder son audace. Il leur apprit, et par son exemple, et par ses leçons, et par ce zèle sympathique pour d'honorables infortunes, à considérer la conservation du navire comme un soin secondaire, l'accomplissement des ordres reçus comme l'étude principale. Il sut leur inspirer (et il y mit tous ses soins) cette féconde confiance qui l'animait lui-même, quand il faisait devant Gênes, en 1795, cette concluante réponse au général Beaulieu : « Ne craignez rien pour mon escadre. Si elle se perd, notre amiral saura bien en trouver une autre pour la remplacer. »

Au milieu du tourbillon de la guerre, les gouvernements sont plus disposés à subir de pareils sacrifices : ils s'en irritent dans des temps plus réguliers. Il faut cependant prévoir et accepter quelquefois ces inévitables accidents, si l'on a

l'ambition de former une marine active, qui n'ait point à se défaire, au [illegible] plus pressantes, des [illegible] qu'elle aurait contractées sous un régime de responsabilité exagérée [1]. Ce que Nelson a tenté avec ses vaisseaux pendant

[1] On a souvent fait grand bruit, en France, de la perte de quelques navires de guerre, quand on aurait dû s'étonner plutôt que, sur tant de bâtiments consacrés aux navigations les plus délicates et les plus périlleuses, on n'en perdît point un plus grand nombre. Pour les navires destinés aux voyages de long cours, nos armateurs, comme l'a *fort bien* fait observer M. le baron Tupinier, ont à payer *une prime* d'assurance annuelle qui s'élève en moyenne *à 10 pour cent* de la valeur du navire. Bien que la marine *royale ait, sans* contredit, de plus grands risques à courir que la marine du commerce, l'évaluation des pertes annuelles qu'elle éprouve, ou, en d'autres termes, la prime d'assurance qu'elle doit se payer à elle-même pour ne point voir *dépérir* [illegible] *ne dépasse pas deux et demi pour cent de la valeur des bâtiments armés*. L'habileté et la circonspection de nos officiers ont donc réduit *des trois quarts* les chances de perte auxquelles doit se soumettre quiconque aventure une partie de sa fortune sur les flots. D'ailleurs [illegible] dire, on se livrerait moins facilement à de [illegible] justes déclamations contre les accidents [illegible] sein de la marine même on n'en donnait [illegible] signal. Qu'il nous soit donc permis de recommander aux méditations de ceux d'entre nous qu[illegible] manquer de générosité envers un camarade malheureux, les lignes mémorables que traçait l'amiral [illegible] succès de sa campagne aux Antilles : « [illegible] et des départements seront *bien indignes* [illegible] jettent la pierre. *Ils auront préparé eux-mêmes la condamnation qui les frappera plus tard.* »

cette carrière si bien remplie, ce qu'il leur a fait courir de risques et de périls pendant cette odyssée aventureuse, frappera d'étonnement tous les hommes de mer. Sans parler de cette baie d'Aboukir dans laquelle il lança son escadre, au coucher du soleil, sur la foi d'un mauvais croquis trouvé à bord d'un bâtiment de commerce français; sans rappeler sa périlleuse campagne de la Baltique, quel est l'officier qui n'admirera cette dernière croisière dans la Méditerranée, pendant laquelle il conduisit sa flotte et ce vieux VICTORY, accoutumé à plus de ménagements, dans des passes à peu près inconnues, et qui, même aujourd'hui, nous semblent à peine praticables pour de pareils navires? Il n'est point de difficultés de navigation qu'à cette école les Anglais n'eussent appris à braver. Tel est, en partie, le secret de ces croisières opiniâtres qui, même au cœur de l'hiver, tenaient nos ports bloqués et nos côtes en alarmes; telle est la meilleure explication de ces mouvements rapides qui déconcertèrent nos projets, de ces concentrations imprévues par lesquelles les escadres anglaises semblaient se multiplier sur la face du globe.

Ce qu'on peut étudier avec fruit chez Nelson, chez cet homme d'une activité si prodigieuse en même temps que d'une audace si rare, c'est donc plus encore l'activité maritime que l'audace militaire. C'est en se plaçant à ce point de vue qu'on

reconnaît toute l'importance du recueil qui a servi de base à notre travail. Ce monument de famille qu'un soin religieux vient d'élever au héros de l'Angleterre est aussi un monument historique. Irrécusables témoignages de cet ardent amour du métier de la mer, de cet *enthousiasme de la profession* qui distinguait Nelson entre tous ses émules, ces dépêches semi-officielles, ces brusques effusions nous transportent au milieu du camp ennemi et nous font pénétrer aujourd'hui sous la tente d'Achille. Quant à nous, nous sommes revenu de cette excursion, nous aimons à le proclamer, plus tranquille pour l'avenir, plus assuré encore que nos revers, pendant cette dernière guerre, n'eurent leur source ni dans la nature des hommes, ni dans l'essence même des choses, mais dans l'infériorité temporaire où nous avaient jetés de fatales circonstances[1]. Nous en avons rapporté aussi cette

[1] Un officier de la marine anglaise a déjà résumé notre pensée à cet égard, et nous ne pouvons résister au plaisir d'extraire ce remarquable passage d'un ouvrage qui a causé une vive sensation de l'autre côté de la Manche. « Supposons un instant (s'écrie M. Plunkett, après avoir tracé une rapide et loyale esquisse des succès qui ont couronné notre marine depuis 1830), supposez que nous ayons affaire, non pas à un de ces absurdes braillards qui ne cessent de [illegible] contre la Grande-Bretagne, mais à un officier [illegible] et éclairé, comme on peut en trouver dans le [illegible], ne pourrait-il, en vérité, [illegible] ... Nous ne voulons point nier que nous n'ayons eu [illegible]

conviction profonde : c'est que l'action lointaine d'un pouvoir central n'a jamais remplacé qu'imparfaitement l'action incessante d'un pouvoir immédiat : c'est que l'autorité administrative, si habile, si dévouée qu'elle puisse être, ne saurait suppléer l'autorité militaire ; c'est que la puissance créatrice

dernière guerre ; mais, si nous ne contestons pas nos défaites passées, nous ne croyons pas non plus qu'elles soient de nature à nous décourager. Au contraire, au milieu des plus funestes revers, nous retrouvons des traits d'héroïsme et d'intrépidité faits pour nous consoler du passé, faits pour nous donner espoir dans l'avenir. Les Anglais n'ont jamais mis notre courage en doute ; mais, avec l'aveuglement que les peuples portent trop souvent dans ces jugements mutuels, ils ont cru que le courage français, bien que ardent et impétueux, manquait de persévérance Rien n'est moins vrai cependant. Quand nos bâtiments se sont trouvés accablés par la supériorité du nombre ou de la tactique, on a pu admirer l'opiniâtreté de leur défense. Vos rapports officiels auraient dû vous apprendre qu'en pareille circonstance la résistance des navires français a été souvent prolongée bien au-delà des limites du devoir... Les causes de nos revers sont palpables, évidentes ; mais ces causes ne sont point d'une nature permanente. Elles ne tiennent point, comme le courage et la persévérance dont nous avons fait preuve, au caractère français. Il suffit de parcourir à la hâte une histoire impartiale de la dernière guerre maritime pour se convaincre que nos bâtiments n'ont cédé qu'à la supériorité de votre feu. Pendant que vos canonniers balayaient nos gaillards, nous brisions vos vergues de cacatois et jetions nos boulets aux nuages. Ce n'est pas que vos canonniers fussent excellents, mais les nôtres étaient détestables. Les hommes cependant ne naissent pas canonniers. Pour faire de bons canonniers de nos marins, nous n'épargnerons,



ne saurait résider que dans le chef de l'armée. Le jour où un gouvernement fort et prévoyant investirait ses agents d'un peu plus de confiance et de prestige, où il laisserait, si l'on peut s'exprimer ainsi, déteindre sa pourpre sur nos amiraux ; le jour où les commandants de nos escadres et de

vous pouvez y compter, ni notre argent ni nos peines... Sous le rapport de la manœuvre, vous nous étiez également supérieurs : la manœuvre, Dieu merci, n'est pas, plus que l'artillerie, une science innée : c'est une science acquise. Nous entretenons à la mer autant de matelots que vous, et, depuis quelques années, nos bâtiments ont été plus souvent que les vôtres en présence de l'ennemi.

« Si du personnel nous passons au matériel, votre supériorité sur ce point est incontestable ; mais le plus faible, dans une guerre maritime, peut avoir aussi ses jours de victoire ; les Américains vous l'ont prouvé. Ils n'avaient pas à la mer la vingtième partie de vos forces. En opposant à vos navires des navires plus forts et mieux armés, ils ont fait tomber plus d'un laurier de votre front... En somme vous avez pour vous le prestige des succès passés ; nous avons pour nous la leçon de l'adversité. Nous avons été formés à l'école la moins agréable, mais, nous l'espérons, la plus instructive. Vous pouvez [illegible] parce qu'elle est de fraîche date, [illegible] qu'elle est moins sujette à [illegible] tre espoir sur *ce qui est*, et [illegible] mes à l'abri de ce danger qui [illegible] tions : une aveugle confiance [illegible] L'Espagne a conservé les [illegible] tres ; votre pavillon flotte [illegible] parts de Gibraltar. » [illegible] Navy, by the hon. E. [illegible] dres, 1846.)

nos ports, ces grands officiers de la couronne ministérielle, paraîtraient quelquefois distribuer de leurs propres mains le prix dû par l'État à de bons et loyaux services [1], ce jour-là, il se trouverait des chefs tout prêts à faire pour notre marine ce que Jervis et Nelson ont fait pour la marine anglaise. Ce jour-là aussi, nous nous plaisons à l'espérer, on verrait, suivant le vœu du malheureux comte de Grasse, « renaître cette attache que les marins français avaient anciennement pour leurs chefs. »

[1] « Il faut que ce soit des amiraux que les officiers attendent leur avancement, écrivait Nelson au comte de Saint-Vincent ; sans cela, que leur importerait la bonne ou la mauvaise opinion de leurs chefs ? »

CHAPITRE XVIII.

De l'attitude à prendre en vue d'une nouvelle guerre maritime.

Trafalgar marque le terme de la grande guerre maritime. Après cet éclatant exemple, il fallut bien s'avouer que les levées en masse ne convien-nent point à la guerre de mer ; que, dans des com-bats d'artillerie, ni l'élan du courage, ni l'exalta-tion la plus héroïque, ne peuvent tenir lieu de la précision et de la rapidité du tir, et que de toutes les combinaisons de la tactique, la plus sûre pour un amiral est de réunir sous ses ordres une escadre dont chaque vaisseau puisse faire son devoir. [illegible] à l'empereur, dont le coup d'œil d'aigle traçait pour nos flottes des plans de campagne comme il en traçait pour ses armées, ces revers maritimes fatiguèrent son génie et lassèrent sa confiance. Il détourna ses yeux du seul champ de bataille où la fortune lui eût été infidèle, et, [illegible] l'Angleterre ailleurs que sur les mers, il [illegible] de recomposer sa marine, [illegible] aucune part dans cette [illegible] que jamais. C'est ainsi qu'il [illegible] si souvent trompé [illegible]

se ralentir, l'activité de nos arsenaux sembla redoubler. Chaque année, quelques vaisseaux s'élevèrent sur nos chantiers ou s'ajoutèrent à notre flotte. Venise et Gênes virent renaître leur splendeur passée, et des rives de l'Elbe jusqu'au fond de l'Adriatique, tous les ports secondèrent à l'envi la pensée créatrice de l'empereur. Des escadres nombreuses furent rassemblées dans l'Escaut, dans la rade de Brest et dans celle de Toulon. Tenues en haleine par la présence de l'ennemi, constamment exercées dans l'attente du combat, il leur manquait encore l'habitude de la mer, mais elles représentaient déjà une force réelle, prête à entrer en lice et faite pour effacer de tristes souvenirs. Jusqu'au dernier jour, cependant, l'empereur refusa d'offrir à cette marine pleine d'ardeur et de confiance l'occasion de se mesurer avec l'ennemi. Quelques frégates obtinrent seules de sortir pour de courtes croisières, et les combats glorieux qu'elles soutinrent faisaient déjà pressentir une nouvelle ère maritime, quand l'Empire s'écroula. Il tomba, mais en léguant à la France un immense matériel naval, une flotte dans le sens le plus étendu du mot, et une organisation militaire que nous pourrions envier encore aujourd'hui. Au mois de janvier 1815, grâce à des efforts persévérants, nous avions rassemblé, de Dunkerque à Toulon, 29 vaisseaux et 17 frégates prêts à prendre la mer,



10 vaisseaux et 4 frégates à Anvers, 2 vaisseaux et 1 frégate à Gênes et à Venise. 31 vaisseaux et 24 frégates étaient en construction ou en réparation dans les ports de France, 25 vaisseaux et 8 frégates à Anvers, 6 vaisseaux et 3 frégates dans les ports d'Italie et à Corfou. La puissance navale de la France, qui, en 1792, était représentée par 76 vaisseaux et 78 frégates, l'était encore en 1815 par 103 vaisseaux et 55 frégates. Au moment de sa chute, l'Empire avait donc à peu près réparé ses pertes, et s'il ne transmit point intact à la France l'héritage de Louis XVI, s'il ne put lui restituer ses magnifiques colonies, pépinières de sa marine, sources de prospérité et de grandeur à jamais fermées, il lui laissa du moins une flotte supérieure à celle qu'il avait reçue de l'ancienne monarchie.

Le traité du 30 mai 1814 n'accorda à la France que les deux tiers des navires rassemblés dans le port d'Anvers; ceux de Gênes et de Venise restèrent dans les mains des vainqueurs. Ce fut là pourtant notre moindre perte. En 1792, l'émigration nous avait enlevé les officiers habitués à vaincre sous d'Estaing et Suffren. Les événements de 1815 dispersèrent encore une fois notre personnel. [illegible] nos armements se trouvèrent réduits au-dessous du nombre de navires que les royaumes de Naples et de Sardaigne regardent de nos jours comme indispensable à la protection de leur commerce.

à la dignité de leur pavillon. On put croire un instant que c'en était fait à jamais de notre marine. Heureusement un pareil état de choses ne pouvait être que passager. Le système d'alliances vers lequel penchait la Restauration, la grandeur maritime à laquelle nous étions parvenus sous Louis XIV et sous Louis XVI, les souvenirs de cette gloire qui semblait appartenir en propre à l'ancienne monarchie, seule gloire à laquelle l'Empire n'eût rien pu ajouter, tout recommandait trop puissamment notre marine au nouveau gouvernement de la France, pour qu'il restât longtemps indifférent à ses destinées. Au mois de mars 1817, le ministre de la marine et des colonies, M. le vicomte Dubouchage, avait fait connaître aux chambres, que nous possédions encore 68 vaisseaux de ligne, 38 frégates et 271 navires de différentes dimensions. Avec un pareil matériel, il était évident que, dès que la France épuisée aurait recouvré quelques forces et établi un peu d'ordre dans ses finances, la marine, cet élément important de la grandeur nationale, attirerait de nouveau l'attention d'un gouvernement parfaitement rassuré d'ailleurs du côté de ses frontières continentales.

Dès 1822, en effet, la guerre d'Espagne donna lieu à la formation de deux escadres destinées à bloquer les côtes de la Catalogne et de l'Andalousie, et le concours de ces escadres contribua



puissamment, en cette occasion, au succès des opérations militaires; mais l'utilité incontestable des services qu'elles rendirent, pendant cette courte campagne, ne prévalut point sur les souvenirs d'Aboukir et de Trafalgar, et notre marine porta longtemps encore le poids de ces terribles journées qui, même après un demi-siècle, semblent jeter comme une ombre mélancolique sur les pages les plus glorieuses de notre histoire. Il fallut, pour la réhabiliter complétement dans l'esprit public, que le combat de Navarin lui attirât les sympathies qui s'attachaient alors à une cause éminemment populaire. L'expédition d'Alger et celle du Tage secondèrent plus tard ce retour de l'opinion, et, longtemps avant que notre marine eût justifié, sur les côtes du Maroc et sur celles du Mexique, la faveur croissante qu'on lui accordait, ce grand intérêt national, protégé par les tendances généreuses qu'avait éveillées la révolution de juillet, était déjà devenu l'objet d'une sollicitude presque universelle.

Il ne faut être injuste ni envers les chambres ni envers le pays. La France, quand elle voulut une marine, la voulut sérieusement, et, en cette occasion comme en tant d'autres, elle ne marchanda point sa grandeur. En s'engageant dans cette noble entreprise, elle ne recula devant aucun des sacrifices qui devaient en assurer le succès. [illegible]

prit que, pour consolider l'établissement d'une grande puissance navale, nos conditions n'étaient pas les mêmes que celles des autres peuples; que, n'ayant pas, comme la Russie, de mers intérieures pour protéger nos progrès et les dérober en partie aux yeux de tous, c'était en face de l'Angleterre qu'il nous fallait grandir; que, placés sous sa main et presque à sa discrétion, l'édifice que nous voulions élever était de ceux dont il faut jeter les fondements dans une seule marée et sceller la base avant le retour des flots. Malgré l'apparente modération de nos vœux, quoiqu'il pût nous convenir d'accepter pour le moment une suprématie que nous avions disputée jusque-là, et de nous contenter du second rang, il n'y avait point cependant de question maritime sérieusement posée, si elle n'embrassait l'éventualité d'une guerre avec l'Angleterre et les moyens de supporter ce choc sans en être écrasé. Cette éventualité pouvait être longtemps retardée par la sagesse des gouvernements et les nouvelles affinités des peuples, mais il était certain que le développement que nous ambitionnions devait fatalement y aboutir un jour. Aussi cette épreuve, regardée comme inévitable, qui seule pouvait nous apprendre si cette fois notre marine était née viable, si tous nos sacrifices n'étaient point faits en pure perte, l'opinion publique la désirait peut-être autant qu'elle la redou-

[illegible]
flottes [illegible]
notre [illegible]
pour la [illegible]
croyances [illegible]
nos [illegible]
mieux [illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
de [illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
pour [illegible]
[illegible]
[illegible]
tous les [illegible]
douteux [illegible]
les [illegible]

ce que, depuis cinquante ans, nous avions perdu de commerce, de colonies, de population maritime, on se promit d'arriver un jour, non pas à dominer sur les mers, mais à nous y faire respecter même par l'Angleterre. Parmi les hommes qui acceptèrent la question ainsi posée et entreprirent courageusement de relever la fortune maritime de la France, les uns se chargèrent de préparer un matériel imposant, les autres espérèrent pouvoir suppléer à l'insuffisance de notre personnel amoindri en tirant parti des merveilleuses aptitudes d'un peuple duquel on était habitué à tout attendre. Notre flotte, que l'on conservait en partie sur les chantiers pour en éviter le dépérissement, dut se composer, sans compter les navires d'un rang inférieur, de 40 vaisseaux et de 50 frégates, soutenus par une réserve de 13 vaisseaux et de 16 frégates, dont l'état d'avancement ne devait pas dépasser les douze vingt-quatrièmes ; 20 vaisseaux et 25 frégates durent être constamment entretenus à flot pour faire face aux premiers besoins. Quant à notre inscription maritime, bien qu'on se plût à conserver de singulières illusions à cet égard, on ne se dissimulait point cependant qu'elle fournirait difficilement à l'armement d'une flotte aussi considérable ; on pensa donc à faire entrer dans les cadres de nos équipages une assez grande pro-

portion d'hommes empruntés au recrutement pour combler les vides qu'y avaient laissés la perte de nos colonies et la diminution de notre commerce maritime.

Si le métier de la mer n'était quelque chose de si exceptionnel et de si rude, de si peu semblable à ce qui se passe sur la terre ferme ; s'il ne demandait à chaque instant, de la part de l'homme qui s'y consacre, tant de mépris du danger et d'habitude de le braver ; si c'était chose qui pût s'apprendre à tout âge que d'aller par une nuit froide et sombre, la pluie et le vent au visage, étouffer au haut d'un mât qui plie et tremble une voile sous laquelle les ongles ne peuvent trouver prise, et qui, en se débattant, menace à tout moment de vous précipiter à la mer ; si ces [illegible] que nous savons habiles, après quelques mois d'exercice ou de campagne, à aborder une [illegible] ou une redoute, avaient aussi bien pu se [illegible] pied et le cœur marins ; s'ils n'[illegible] constamment témoigné une [illegible] et que rien n'a pu vaincre [illegible] fession en dehors de toutes [illegible] poir qu'on avait conçu de trouver [illegible] binaison les éléments d'un [illegible] illimité pour notre puissance [illegible] trop vaste, ni trop ambitieux [illegible] de pareils plans, si ingénieux qu'ils [illegible]

tent mal l'épreuve de la pratique : ils sont plutôt faits, dans leur dogmatisme absolu, pour rester à l'état de vérités mathématiques que pour produire un résultat efficace et utile. Dans toutes les occasions où la force physique et le nombre suffisaient, pour les manœuvres de rade, ou pour celles qui s'exécutaient sous voiles avec un temps maniable, nos équipages, ainsi constitués, suppléaient par leur ardeur, par leur vigueur même, à ce qui leur manquait du côté de l'instruction et de l'habitude de la mer; mais quand venaient les moments d'épreuves, les longues nuits orageuses, les coups de vents dans des bassins étroits, quand il fallait naviguer dans des mers dures, sous des climats rigoureux, échanger ces stations où la plus rude saison de l'année se passait communément à l'ancre pour le pénible service d'une croisière dans la mer du Nord et à l'embouchure de l'Escaut, les inconvénients de l'organisation mixte qui avait été adoptée se faisaient sentir à l'instant. Les seuls hommes, dont le mauvais temps n'altérât ni la gaieté, ni l'ardeur, les seuls qu'il ne fallût ni ménager, ni surveiller, ni exciter sans cesse, c'étaient ces matelots de naissance élevés à la mer, habitués dès l'enfance à en défier toutes les chances et toutes les intempéries, et que le commandement de l'officier trouvait toujours allègres et dispos. Après quelques mois d'une pareille épreuve, il n'y avait

pas un capitaine qui ne comprît mieux encore la nécessité d'assurer avant tout la navigation du navire par un fond d'équipage que l'inscription maritime pouvait seule fournir, et qui n'appréhendât davantage les suites du fâcheux penchant qu'on laissait entrevoir à abuser d'une ressource qui ne pouvait être que secondaire.

Ce n'est pas qu'employés dans une juste proportion, les hommes du recrutement, hommes d'élite pour la plupart, d'une grande taille et plus forts en général que nos véritables matelots, ne pussent être admis avec avantage à bord de nos navires. Il est certain qu'il y avait tout profit à recevoir à la place de novices encore trop faibles pour figurer dans l'armement d'une [illegible] calibre, ces vigoureux enfants de nos [illegible] dont on pouvait tirer un excellent [illegible] ailleurs que sur une vergue; [illegible] devait être rigoureusement [illegible] lait avoir quelque souci de [illegible] reté de nos vaisseaux, il [illegible] même au milieu de la paix [illegible] der ces limites. L'aven[illegible] dait donc encore du [illegible] inscription maritime.

M. l'amiral de Rigny [illegible] supérieur tous les [illegible] organisation de nos [illegible]

1831, établi le principe de l'armement permanent d'un certain nombre de vaisseaux. Jusqu'à lui, on avait trouvé tout naturel de n'armer ces grandes machines de guerre qu'au moment du besoin, et on eût volontiers fait comme les Turcs, qui congédient leurs équipages pendant l'hiver pour les rassembler de nouveau au printemps. M. l'amiral de Rigny, qui avait étudié de près la marine anglaise et les éléments d'une supériorité qu'il ne suffit pas de méconnaître pour l'effacer, pensa au contraire que le désarmement de la flotte était la dernière des économies à réaliser, et que, si nous n'entretenions constamment armée une forte division de vaisseaux, nous nous trouverions hors d'état, en présence de quelques éventualités pressantes, d'improviser avec nos ressources factices des armements que le personnel exubérant dont disposait l'Angleterre, ses institutions vivaces et ses traditions d'escadres lui permettaient de différer impunément jusqu'au dernier moment. Conformément à ce principe que l'habile amiral eut la gloire d'avoir introduit le premier dans notre marine, nous avions, depuis l'expédition du Tage [1], entretenu

Ce fut après cette brillante expédition du Tage, par laquelle le contre-amiral Roussin inaugura d'une manière si glorieuse le nouveau pavillon de la France, que M. l'amiral de Rigny, interpellé à la chambre des députés, dans la séance du 18 août 1831, sur le chiffre de l'indemnité stipu-

constamment sur nos côtes ou sur celles de l'Asie Mineure des escadres d'évolution, dans lesquelles se réalisèrent la plupart des progrès dont nous pouvons nous féliciter aujourd'hui. Il en résulta qu'en 1840, lorsque les mers du Levant devinrent tout à coup le théâtre des plus graves complications, nous nous trouvâmes naturellement prêts à faire face aux premières éventualités. Nos armements maritimes, augmentés progressivement par les deux ministères qui s'étaient succédé depuis le 12 mai 1839, se composaient alors de 20 vaisseaux réunis dans la Méditerranée, 22 frégates, 21 corvettes, 20 grands bricks, 16 bricks-avisos et 29 bâtiments à vapeur. Les Anglais, au contraire, réduits, jusqu'au jour où le ministère est armé par le parlement du bill de presse, à la seule ressource des engagements volontaires, avaient éprouvé, malgré l'immense développement de leur population ma-

lée pour les frais de l'expédition, prononça ces paroles remarquables, qui sont la meilleure justification du système d'armements permanents que nous avons maintenu en France depuis cette époque : « J'ai entendu dire qu'on avait trouvé cette indemnité trop modique. J'avoue [illegible] que, s'il avait fallu armer et équiper une flotte telle que celle employée à cette expédition, [illegible] aurait été insuffisante : mais je déclare que [illegible] armer et équiper cette flotte, l'expédition ne serait pas [illegible] aujourd'hui, et qu'elle [illegible] de l'année.

ritime, quelque difficulté à former les équipages de leurs derniers vaisseaux; ils avaient dû avoir recours, pour les compléter, aux bateliers du Shannon et aux caboteurs de la côte d'Irlande. Ainsi, soit négligence, soit confiance, il est certain que cette fois ils songèrent trop tard à accroître leurs forces, et qu'ils nous furent un instant, dans la Méditerranée, numériquement inférieurs. Leur position au mois de juillet 1840 était, on le voit, des plus périlleuses. Ce qui la rendait plus critique encore, c'est que leur escadre, qu'ils avaient longtemps tenue réunie à l'entrée des Dardanelles ou dans la rade d'Ourlac, était alors dispersée à Malte et sur la côte de Syrie, tandis que les 11 vaisseaux que nous avions rassemblés dans le Levant formaient une force compacte et imposante.

Ce n'eût été rien cependant si ces 11 vaisseaux eussent été des vaisseaux armés à la hâte, comme au temps de la république, et accourant du port pour essayer, le jour même du combat, la portée de leurs canons; mais ces vaisseaux avaient été, pendant plus d'un an, sous les ordres d'un homme qui avait fait du commandement d'une escadre l'espoir et la pensée de toute sa vie : ces vaisseaux avaient été exercés par un chef qui comptait bien s'en servir un jour. Tous ceux qui ont connu M. l'amiral Lalande savent avec quelle joie fiévreuse il sentit sous sa main cette réunion de 11 vaisseaux,

la plus considérable qu'ait eu la France depuis 1815. Homme d'esprit et homme d'action, sémillant, infatigable, présent à tout, se portant sans cesse d'un vaisseau à l'autre, convaincu qu'il fallait se préparer pour une collision prochaine, l'intrépide amiral avait fait passer le feu de son âme dans ces états-majors et ces équipages qu'il pénétrait de confiance et électrisait par sa parole et son ardeur. Il avait médité avec fruit l'histoire de nos guerres maritimes, que personne ne connaissait mieux que lui, et il savait que les combats de mer sont avant tout des combats d'artillerie. Aussi, persuadé que le succès devait appartenir à celui qui manœuvrerait le mieux ses canons, il avait consacré tous ses soins à l'instruction militaire de l'escadre : sur les îles désertes qui ferment la rade d'Ourla du côté de l'est, il avait élevé des simulacres de vaisseaux en pierres sèches. Avec leurs longues raies de batterie peintes à la chaux, ces bâtiments simulés rappelaient les mannequins coiffés d'un turban et le yatagan à la ceinture, avec lesquels Suwarow habituait ses grenadiers à charger les Ottomans à la baïonnette. L'amiral les donnait à détruire à ses canonniers, mais il leur promettait de les mettre bientôt aux prises avec des vaisseaux plus faciles à entamer. Ce fut lui qui, frappé des résultats que les Américains avaient obtenus en 1812 par la rapidité de leur tir, introduisit dans notre marine la charge

précipitée, consistant à enfoncer à la fois la gargousse et le boulet dans l'âme de la pièce. Il habitua nos matelots à faire voler leurs canons au sabord, leur répétant sans cesse qu'il fallait charger vite, mais pointer avec calme. Aussi, l'élan de nos équipages, le degré d'instruction auquel ils étaient arrivés, inspiraient à tous nos officiers une confiance extrême, et lorsque notre escadre fut rappelée à Toulon, il leur sembla qu'on leur ravissait une victoire assurée.

Personne, à cette époque, n'eût certainement voulu répudier le légitime espoir de succès qui animait cette glorieuse escadre, personne n'eût voulu contester le grand effet moral qu'on eût pu se promettre d'une première victoire; mais les uns étaient disposés à croire que, parce que nous avions déployé autant de forces que l'Angleterre, nous en possédions autant qu'elle, tandis que d'autres, et l'amiral tout le premier auquel on devait cette confiance, ne se dissimulaient point qu'une énorme disproportion n'avait pas cessé d'exister entre nos ressources et celles de nos adversaires. Derrière l'escadre de 21 vaisseaux que nous pouvions réunir, il n'y avait point un vaisseau qu'on pût armer avant six mois; derrière cette armée, il n'y avait point de réserve. Il n'y avait point, après le premier engagement, de moyen de réparer un revers, ou de poursuivre un succès, pour peu qu'il eût été chè-

rement acheté. Les approvisionnements de nos arsenaux s'étaient épuisés à la longue et n'avaient point été renouvelés. Les bois de mâture surtout, qu'il eût fallu faire venir du Nord ou du Canada à travers les croisières ennemies, manquaient presque totalement. Notre matériel naval, loin de s'être augmenté, était en voie de décroissance. Depuis le jour de l'ordonnance qui en avait établi le cadre réglementaire, il avait diminué de 3 vaisseaux et 14 frégates. C'est avec 23 vaisseaux, dont deux devaient être refondus, *l'Iéna* et *l'Algésiras*, et 29 frégates, qu'il nous eût fallu commencer la guerre contre une puissance qui avait en 1840, suivant les déclarations de lord Haddington, 86 vaisseaux à flot. Dans ce nombre, on comptait, il est vrai, beaucoup de non-valeurs, mais il est constant que 33 vaisseaux anglais eussent pu, si la guerre eût éclaté en 1841, être réunis presque instantanément; et récemment encore, au sein de la chambre des communes, sir Charles Napier, reprochant au ministère de négliger les intérêts de la marine anglaise, l'accusait de n'être point en état de mettre à la mer, en moins d'une année, 50 bâtiments de ligne. Quelle puissance que celle à laquelle on peut adresser de pareils reproches

Pour nous, l'Empire [illegible] vaisseaux prêts à prendre la mer. [illegible] réduit de moitié. Après vingt-cinq années de paix,

nous nous retrouvions moins forts que nous ne l'étions après une guerre malheureuse. Nous avions été un instant en position de livrer une grande bataille avec de belles chances de succès, mais nous n'avions dû évidemment cet avantage qu'à un moment de surprise, qu'à un concours de circonstances qu'il ne fallait point se flatter de rencontrer une seconde fois. Rien n'était réellement changé dans la situation respective des deux peuples, et la cause la plus réelle de notre infériorité maritime subsistait encore tout entière. Nous n'avions point assez de matelots. Les difficultés que les Anglais avaient éprouvées à armer leurs derniers vaisseaux n'indiquaient point chez eux l'appauvrissement du personnel naval : elles témoignaient plutôt de la prospérité commerciale de l'Angleterre. Le commerce seul en effet avait pu trouver de l'emploi pour cette immense population maritime qui, en des temps moins heureux, eût encombré les quais de Chatham et de Portsmouth. Une telle situation faisait comprendre cependant les inconvénients de la liberté illimitée que, durant la paix, l'Angleterre accorde à ses marins. Cette liberté avait un instant restreint le développement de ses forces. Nos embarras à nous étaient malheureusement d'une nature plus grave. Bien que l'armement de notre flotte n'exigeât, en 1841, que 40171 hommes, et que le recrutement eût fourni



environ le tiers des équipages, notre inscription maritime se trouvait tellement épuisée déjà, que la levée permanente établie dans tous les quartiers du littoral ne fournissait point de remplaçants pour les hommes qui comptaient plus de trois années d'embarquement. Au mépris des usages établis, il fallait maintenir ces derniers au service et les dédommager par des avancements qui peuplaient nos vaisseaux d'officiers mariniers souvent impropres à ces fonctions.

Cette détresse de nos arsenaux, cette fâcheuse pénurie de notre inscription maritime, qui n'étaient malheureusement un secret pour aucun d'entre nous, se dérobaient encore sous l'éclat des chiffres officiels quand parut cette *Note célèbre sur l'état des forces navales de la France* [1], qui dégagea ces questions d'une obscurité longtemps [illegible] plaisir, et fit pénétrer, jusqu'au cœur du pays, la vive lumière dont elle les éclaira. J'avoue que je ne suis point de ceux qui pensèrent alors qu'une pareille révélation pût donner à l'Angleterre la mesure de nos forces; il me semble que le gouvernement anglais avait trop d'intérêt à être bien informé à cet égard, pour qu'on pût supposer qu'il ignorât le secret de nos arsenaux; [illegible]

[1] Voyez la *Note sur l'état des forces navales de la France* [illegible] par M. le prince de Joinville, [illegible] *Revue des Deux Mondes* du 15 [illegible]

veloppement mystérieux de la marine russe au fond de la Baltique et de la mer Noire n'avait pu réussir à échapper. Ce ne fut point à l'Angleterre que cette *Note* ouvrit les yeux : ce fut à la France. Le système de guerre dont elle recommandait l'adoption fut approuvé par le plus grand nombre, combattu par plusieurs : le service qu'elle rendit au pays fut indépendant de tout système ; il consista à proclamer, sur la mauvaise direction de nos efforts, sur l'insuffisance de notre matériel et de notre personnel, de courageuses vérités qui avaient besoin de trouver l'autorité d'un pareil organe. C'est aussi à cette œuvre patriotique que le brave amiral Lalande dévouait ses dernières pensées, le dernier souffle de sa noble vie : c'est là le but que doit se proposer tout esprit droit et sincère. En finir avec des illusions qui ne peuvent être que dangereuses, c'est déjà faire un premier pas vers des efforts sérieux et réparateurs.

D'ailleurs, il faut le reconnaître, le moment était bien choisi pour signaler le danger que nous courions à rester plus longtemps sous l'empire de la routine. Les immenses perfectionnements qu'avaient déjà reçus les navires à vapeur semblaient devoir favoriser singulièrement la réalisation de la pensée qui avait présidé à la réorganisation de notre puissance navale, et c'était précisément cette partie de notre matériel que nous traitions avec le

plus de négligence! La vapeur [illegible] l'Angle-
terre de mettre la marine à la portée de [illegible]
peuple qui aurait des soldats [illegible]
prospères, et nous laissions [illegible]
telle avance dans cette voie [illegible]
nous exposions à ne pouvoir les [illegible]
tait assurément de nous [illegible]
et de fixer par une discussion [illegible]
nelle les conditions dans [illegible]
lopper à l'avenir notre [illegible]
dances auxquelles nous [illegible]
courants contraires, [illegible]
complications [illegible]
périeusement de [illegible]
par une fatalité [illegible]
sorte à l'immobilité [illegible]
prendre un parti [illegible]
question plus grave [illegible]

Aux époques [illegible]
les partis [illegible]
n'est point douteux [illegible]
à opérer un jour [illegible]
volution analogue [illegible]
des armes à feu [illegible]
mais en attendant [illegible]
chaque instant [illegible]
lointaines, les [illegible]
presque exclusivement [illegible]

voiles. Dans l'état présent des choses, licencier notre flotte, désarmer nos vaisseaux, ce serait, comme l'a dit dans une autre occasion un illustre maréchal, raccourcir l'épée de la France. La vapeur fait des pas de géant : nos vaisseaux, au contraire, partageant le destin de beaucoup de belles et nobles choses, *nos vaisseaux s'en vont!* et cependant, ils sont encore les seuls échantillons sérieux de notre puissance : c'est ainsi que dans toutes les polémiques qui s'engagent sur ces questions de matériel, le terrain semble fuir sous les pieds des combattants ; mais il est, hâtons-nous de le reconnaître, une question dont les éléments varient moins, qui aura son importance dans tous les temps et sous tous les régimes, que la marine à vapeur vienne à prévaloir ou que la marine à voiles maintienne son rang : c'est l'organisation militaire de nos équipages. En présence d'une révolution qui condamnerait l'ancien matériel à pourrir inachevé sur nos chantiers et qui diminuerait même l'importance de cet élément, aujourd'hui indispensable, que nous demandons à notre inscription maritime, les bonnes institutions resteraient encore, avec l'ordre, la discipline et la pratique de la mer, les plus sûrs éléments de succès. Quelque moteur qu'on invente, il faudra toujours naviguer et combattre : pour ces deux choses, il faut des gabiers, des canonniers et des soldats. C'est à ce point de

vue d'où l'on peut [illegible] tant de questions encore indécises, que nous essayerons de nous placer.

Il existe une tendance fâcheuse en France, tendance nouvelle d'ailleurs, qui nous porte à exiger des hommes qu'ils soient également propres aux fonctions les plus diverses. Nous perdons ainsi l'immense avantage qu'offre la concentration des forces de l'esprit sur un seul sujet, sur une seule spécialité. Dans le système adopté vers la fin de la restauration, pour l'armement de notre flotte, nos matelots durent être à la fois marins, canonniers et soldats. Le plus difficile étant, sans contredit, d'être marin, ce fut surtout cette qualité qui manqua à nos équipages, et pourtant, malgré leur singulière aptitude aux exercices militaires, nous n'avons commencé à avoir sur tous nos navires des canonniers vraiment remarquables que lorsque la formation d'une école d'artillerie navale, première institution due au ministère de M. le vice-amiral de Rosamel, eut consacré ce principe des spécialités qu'on voulait s'obstiner à méconnaître. Grâce à l'excellent mode d'instruction à la mer qui fut adopté à cette époque, et auquel [illegible] plusieurs de nos officiers généraux, une partie des hommes du recrutement qui formaient l'indispensable complément de nos équipages [illegible] l'emploi qui leur était propre. Ils devinrent d'excellents canonniers.

Ce résultat obtenu devait, ce me semble, exciter à en poursuivre un autre. Il fallait demander au recrutement une mousqueterie d'élite, comme on lui avait demandé des canonniers; et, de même qu'on s'était bien gardé de changer l'uniforme, la discipline ou le nom de ces matelots consacrés à des fonctions spéciales, il fallait avoir sur chaque navire un détachement de soldats-marins que l'on pût, comme les canonniers, employer à tous les services, envoyer sur toutes les vergues. Ces soldats devaient arriver à bord de nos vaisseaux déjà dressés, par un mode d'instruction particulière, à la plupart des manœuvres qui s'exécutent sur le terrain, aptes par conséquent à former le noyau d'un débarquement, et constituant une mousqueterie qui n'eût point été inférieure à celle que l'institution des soldats de marine assure aux bâtiments anglais et américains.

Les abordages prémédités sont devenus très-rares aujourd'hui, parce que c'est une manœuvre toujours dangereuse à tenter. Avec les navires à vapeur ils seront beaucoup plus fréquents, et d'ailleurs il arrive déjà très-souvent qu'ils terminent un combat dans lequel les deux adversaires, dégréés et peu maîtres de leurs mouvemente, sont jetés l'un sur l'autre par le vent ou la houle. Si, une fois les navires ainsi accrochés, on pouvait s'élancer sur le pont ennemi le sabre aux dents et le pistolet



au poing, ce serait une mêlée, une affaire d'arme blanche, dans laquelle l'élan et le courage auraient beau jeu; mais les deux navires, bien qu'accrochés, sont encore séparés par un intervalle de dix ou douze pieds : si quelque mât sert à les réunir, c'est un point qui offre à peine passage à deux hommes de front. Pendant qu'on se presse sur cet étroit espace, un feu nourri de mousqueterie est échangé d'un bord à l'autre. Celui des hunes plonge et moissonne les officiers qui sont à la tête des compagnies d'abordage. Chaque coup, s'il est bien dirigé, met un ennemi hors de combat, et l'affaire est souvent décidée par ce feu meurtrier avant qu'on ait pu se joindre corps à corps. On voit donc combien il nous importe d'avoir des tireurs habiles, et combien il serait à regretter que les Anglais eussent encore cet avantage sur nous.

Le recrutement pourrait fournir, mieux que l'inscription même, ces deux classes d'hommes spéciaux, canonniers et soldats de marine, qui ne devraient jamais excéder le tiers de l'équipage. Quant aux hommes plus particulièrement chargés du gouvernail et du service des hunes, les timoniers et les gabiers, ils ne peuvent venir que de l'inscription; mais ils devraient avoir également reçu sur un vaisseau-école une instruction spéciale analogue à celle que reçoivent les matelots canonniers, et qui garantit à tout bâtiment de la flotte

que ces éléments indispensables ne manqueraient point à la composition de son équipage.

Si l'on prenait soin, après avoir pourvu à toutes ces nécessités d'un navire de guerre, de fixer la proportion dans laquelle les hommes qui ont navigué au long cours et ceux qui n'ont jamais navigué que sur un bateau de pêche doivent être appelés à la formation du contingent de marins inscrits embarqués sur nos vaisseaux, on serait assuré que tout bâtiment français, sortant du port, emporterait avec lui les moyens de faire face à toutes les éventualités de la guerre et de la navigation. Il faut cependant ajouter que des matelots, des soldats et des canonniers ne sont encore que les éléments d'un bon équipage, et que cet équipage n'est réellement constitué qu'après quelques mois de campagne. Ce n'est qu'alors que l'on a sous la main une réunion d'hommes compacte et intelligente, habituée à la voix de ses officiers, que l'on précipite ou que l'on retient à son gré, pour laquelle enfin le jour du combat ressemble à un jour d'exercice. Telle est la raison qui doit nous faire conserver et étendre, s'il se peut, le salutaire principe des armements permanents, armements de prévoyance sans lesquels il n'y aurait pour nous, au début d'une guerre, que la chance d'héroïques, mais inutiles sacrifices. Armer des vaisseaux à la hâte, au moment même du besoin, les envoyer à

la rencontre de l'ennemi sans leur avoir laissé le temps de s'organiser et de se reconnaître, ce serait vouloir combattre encore une fois avec un acier mal trempé qui trahirait le bras le plus ferme et le plus intrépide.

La France ne commettra plus cette faute, mais il faut regretter que le mode de recrutement de notre flotte, en nous obligeant à renouveler nos équipages par portions plus ou moins considérables dans le cours d'un armement, ne nous permette point de retirer tout le fruit que nous devrions attendre des énormes dépenses auxquelles nous nous soumettons pour avoir toujours sur pied des vaisseaux prêts à entrer en ligne. Ces renouvellements successifs détruisent à chaque instant à bord de nos navires cette force d'ensemble et de cohésion dont la puissance est incalculable ; car, à peu près nulle le jour où le vaisseau sort du port, elle augmente dès qu'il est en rade et semble croître, pour ainsi dire, en raison du carré des temps et des distances. Pendant que les équipages anglais, composés de marins embarqués tous ensemble, le même jour et presque à la même heure, conservant pendant trois années à leur tête le même capitaine et les mêmes officiers, présentent une masse serrée et homogène qui garde jusqu'au bout tout ce qu'elle a pu acquérir, les nôtres, sans cesse divisés, ressemblent à ces serpents dont on a coupé les anneaux, et qui

s'agitent en vain pour les rejoindre. Je ne crains pas d'affirmer que ces perpétuelles mutations sont une des plus grandes causes de découragement et de dégoût pour nos capitaines. Perdre deux ou trois fois dans une campagne le fruit de ses peines et de ses efforts, voir sans cesse de nouveaux visages se succéder dans les rangs d'un équipage dont on commençait à obtenir la confiance, c'est là un dissolvant dont notre marine seule, entre toutes les marines, est appelée à subir les déplorables effets.

Ces questions de personnel, on le comprendra facilement, intéressent au même degré les navires à vapeur et les vaisseaux. On a pris trop vite au mot la nouvelle marine quand elle a promis que, grâce à elle, la France aurait moins à souffrir de l'insuffisance de son personnel maritime. On a cru qu'il s'agissait de faire naviguer des navires sans matelots, comme des bateaux de rivière ; on s'est grandement trompé. Les voiles sont d'un indispensable usage à bord des navires à vapeur qui tiennent la mer ; elles seules leur permettent d'affronter le choc des lames et les soutiennent contre un roulis auquel rien ne résisterait sans leur appui. Les avaries, les désastres qu'ont éprouvés tant de fois ces bâtiments, ne sont jamais venus du fait de la machine, mais de celui du navire, de ce qui se passait sur le pont entre les matelots plutôt que de

ce qui se passait [illegible] entre les chauffeurs. La vapeur, [illegible] bien de cette vérité, place la question de suprématie maritime sur un terrain plus abordable pour nous ; mais il n'en faudra pas moins que le soin de conduire nos navires ne soit confié qu'à des officiers instruits, et celui de les manœuvrer et de les défendre à des équipages dont l'organisation ne laisse rien à désirer sous aucun rapport.

Sachons donc une bonne fois élever ces considérations à leur véritable hauteur. [illegible] des temps douteux où il est difficile de prévoir avec quels éléments nous ferons la prochaine guerre, si ce sera avec des flottes ou avec des vaisseaux isolés, avec des navires à voiles ou [illegible] vapeur. Poursuivons du moins [illegible] ne puisse nous échapper, [illegible] de guerre qui vienne à p[illegible] par des soins persévérants [illegible] de notre puissance [illegible] fime qu'il soit, qu'il [illegible] vaux, qu'il s'[illegible] corvette, [illegible] rencontrer avec [illegible] possibles de [illegible] et de la [illegible] bien [illegible] les de[illegible]

guerre maritime ni petit succès ni petit revers, qu'il faut créer la confiance dès le début, et que la gloire du pavillon se trouve intéressée à la fortune de tout navire qui a obtenu l'honneur de le porter.

On comprendrait difficilement aujourd'hui, si l'on ne remontait par la pensée vers ces temps héroïques, comment nos marins, pendant les dernières années de la république et les premières de l'empire, ont pu résister à l'influence démoralisante de tant d'inévitables revers, et continuer avec une énergie qui s'est rarement démentie une guerre où toutes les chances étaient constamment contre eux. C'est qu'il leur arrivait alors des champs de Lodi et d'Austerlitz de ces chaudes bouffées de gloire qui faisaient courtiser le danger et la mort. Ne nous exposons point à voir se renouveler ces jours désastreux. Ce sont des vainqueurs et non des martyrs qu'il nous faut. Laissons cet héroïsme désespéré aux populations du Maroc et du Mexique; pour nous, évoquons toutes les ressources de la science militaire et de la stratégie la plus avancée; ne présentons à l'ennemi que des navires dont le succès soit au moins probable. Méritons la victoire si nous voulons l'obtenir. Armons donc moins de bâtiments, s'il le faut, pour les mieux armer; défions-nous surtout d'une ruineuse économie qui voudrait proscrire tout progrès et consacrer, le règlement à la main, notre infériorité. Le règlement d'au-

jourd'hui, [illegible] plus celui de [illegible] celui de l'[illegible] d'alluvions [illegible] comme [illegible] eaux. Mais, [illegible] rière elles [illegible] efforcez-vous [illegible] d'élever contre [illegible] seriez trop [illegible] réussir.

J'ai dit [illegible] cherchet [illegible] inférieure [illegible] connais [illegible] que ceux [illegible] vance, [illegible] préoccuper [illegible] rons à la [illegible] senterons, [illegible] de questions [illegible] poids sur l'[illegible] et sûre que [illegible] nos affaires mari[illegible] la justification de [illegible] les simples [illegible] l'histoire de la plus [illegible] mer ait été le [illegible]

quels fruits peut porter une pareille politique.

Quand le congrès américain déclara, en 1812, la guerre à l'Angleterre, il semblait que cette lutte disproportionnée dût écraser dans l'œuf sa marine naissante; elle en a, au contraire, fécondé le germe. Ce n'est que depuis cette époque que les États-Unis ont pris rang parmi les puissances maritimes. Quelques combats de frégates, de corvettes et de bricks, insignifiants sans doute sous le rapport des résultats matériels, suffirent à rompre le charme qui protégeait l'étendard de Saint-George, et apprirent à l'Europe ce qu'elle eût pu déjà apprendre de quelques-uns de nos combats, si le bruit le plus éclatant de nos revers n'en eût étouffé la gloire : qu'il n'y avait d'invincibles sur mer que les bons équipages et les bons canonniers.

Les Anglais couvraient l'Océan de leurs croiseurs quand cette marine inconnue, composée de six frégates et de quelques navires à peine comptés jusque-là, osa venir établir ses croisières à l'entrée de la Manche, au centre même de la puissance britannique. Mais déjà *la Constitution* avait capturé LA GUERRIÈRE et LA JAVA; *les États-Unis* s'étaient emparés de LA MACÉDONIENNE, *le Wasp* du FROLIC, *le Hornet* du PEACOCK. L'honneur du nouveau drapeau était fondé, et personne ne se serait avisé d'y faillir. L'Angleterre, humiliée, essaya d'attribuer les revers multipliés qu'elle éprouvait, aux

proportions inusitées des bâtiments que le congrès avait fait construire en 1799, et qui firent la guerre de 1812. Elle voulut leur refuser le nom de frégates et les appela, avec quelque apparence de raison, *des vaisseaux déguisés*. Depuis lors, toutes les puissances maritimes ont copié ces modèles gigantesques, car cette guerre eut pour résultat d'obliger l'Angleterre elle-même à transformer son matériel naval ; mais eussent-ils employé au lieu de frégates des vaisseaux rasés, on s'expliquerait difficilement encore les succès prodigieux des Américains. Leurs frégates pouvaient, il est vrai, lancer d'une seule volée près de huit cents livres de fer, tandis que les frégates anglaises n'en lançaient que cinq cents ; elles avaient des équipages plus forts, de près d'un tiers, que les équipages des navires capturés ; un tonnage plus considérable, des murailles plus épaisses, et cependant une immense supériorité dans la rapidité et la précision du tir, peut seule faire comprendre la différence des avaries éprouvées par des combattants.

Dans un engagement qui dura à peine une demi-heure, la frégate anglaise LA GUERRIÈRE, complétement démâtée, eut quinze hommes tués, soixante-trois blessés, et plus de trente boulets au-dessous de la flottaison. Elle coula douze heures après le combat. *La Constitution*, au contraire, n'eut que sept hommes tués et sept blessés, et ne perdit

point un seul de ses mâts. Aussitôt qu'elle eut remplacé quelques manœuvres coupées et changé quelques voiles, elle se trouva en état, de l'aveu même de l'historien de la marine anglaise, de se mesurer avec une nouvelle frégate. La frégate *les États-Unis* mit une heure et demie à capturer la frégate anglaise LA MACÉDONIENNE, et la même différence se fit remarquer dans le dommage qu'éprouvèrent les deux bâtiments. LA MACÉDONIENNE avait eu sa mâture en partie brisée, deux canons de sa batterie et tous ceux du pont désemparés ; plus de cent boulets avaient pénétré dans la coque, et plus du tiers de l'équipage avait été atteint par le feu de l'ennemi. La frégate américaine, au contraire, n'avait à regretter que cinq hommes tués et sept blessés ; elle avait tiré soixante-seize coups par pièce, pendant que LA MACÉDONIENNE en avait tiré trente-six. Le combat de *la Constitution* et de LA JAVA dura deux heures et fut le plus sanglant de ces trois engagements de frégates. LA JAVA n'amena que lorsqu'elle fut rasée comme un ponton et eut vingt-deux hommes tués et cent deux blessés. *La Constitution* ne perdit ni un mât ni une vergue ; neuf hommes seulement furent tués à bord de cette frégate, et vingt-cinq blessés.

Pendant toute la durée de cette guerre, le feu des Américains fut aussi assuré que rapide. Dans des circonstances de mer où le pointage devient

par le roulis excessivement incertain, les effets de leur artillerie ne furent pas moins meurtriers que dans des circonstances plus favorables. La corvette *le Wasp* combattit le brick LE FROLIC avec une mer énorme, sous une voilure très-réduite; et cependant, quarante minutes après le commencement de l'action, quand les deux navires s'abordèrent, les Américains qui sautèrent à bord du brick anglais, ne trouvèrent sur le pont couvert de cadavres et de blessés, qu'un brave homme qui n'avait point abandonné la roue du gouvernail, et trois officiers tout sanglants qui jetèrent leurs épées aux pieds des vainqueurs. Sur quatre-vingt-[illegible] hommes, LE FROLIC compta [illegible] morts ou blessés. Ses deux mâts, frappés de plusieurs boulets, tombèrent quelques minutes après que son pavillon eut été amené.

L'habileté de leurs canonniers ne fut point d'ailleurs la seule cause à laquelle les Américains durent leurs succès. Leurs navires possédaient une marche supérieure, leurs équipages [illegible] d'hommes de mer, manœuvraient avec [illegible] et précision [illegible] ces pratiques qu'on ne s'acquiert que par une longue expérience de la mer, et il ne faut point s'étonner si, [illegible] de quelques capitaines anglais [illegible] à leur [illegible] et ses premiers de manœuvre et [illegible]

mettant en usage tout ce que la science maritime peut suggérer d'ingénieuses ressources et d'habiles expédients.

Cette guerre doit être méditée sans cesse; l'amour-propre de deux peuples auxquels les choses de la marine sont si généralement familières en a éclairé tous les détails, mis à nu tous les épisodes, et à travers les jactances et les injures qui ont souillé ces pages vraiment glorieuses de l'histoire des États-Unis, on voit à chaque pas ressortir plus éclatante cette grande vérité, qu'il n'y a de succès que pour ceux qui savent les préparer. Le seul triomphe qui honora les armées anglaises dans cette lutte si disproportionnée, loin d'infirmer ce principe, ne peut que lui donner plus de force encore. La frégate américaine *la Chesapeake*, commandée par le capitaine Lawrence, déjà connu par la prise du brick LE PEACOOK, qu'il avait capturé lorsqu'il commandait la corvette *le Hornet*, fut enlevée en quinze minutes par un bâtiment d'égale force, la frégate anglaise LE SHANNON. Sans rien ravir de sa gloire à ce magnifique engagement, qui présenta tous les caractères d'un combat singulier, d'un duel chevaleresque, on ne peut s'empêcher de retrouver dans la capture de *la Chesapeake* une nouvelle preuve de la toute-puissance d'une bonne organisation, quand elle a reçu la consécration de quelques années de campagne et de mer.

En cette occasion, en effet, deux capitaines également renommés, l'honneur des deux marines, se trouvèrent en présence, sur deux navires du même tonnage, du même nombre de canons. Jamais les chances n'avaient paru mieux balancées; mais sir Philipp Broke commandait LE SHANNON depuis près de sept ans : le capitaine Lawrence n'avait pris le commandement de *la Chesapeake* que depuis quelques jours. La première de ces frégates croisait depuis dix-huit mois sur les côtes d'Amérique; la seconde sortait du port. L'une avait un équipage rompu depuis longtemps aux habitudes de l'obéissance passive; l'autre était montée par des hommes qui venaient de se mutiner. Les Américains eurent tort d'accuser la fortune en cette circonstance. La fortune ne fut point infidèle, elle ne fut que conséquente. LE SHANNON captura *la Chesapeake* le 1er juin 1813, mais le 14 septembre 1806, jour où il prit le commandement de sa frégate, le capitaine Broke avait commencé à préparer ce glorieux dénoûment à cette sanglante affaire. LE SHANNON paya sa victoire de la perte de 23 hommes tués et de 50 blessés : au nombre des blessés se trouva son brave commandant. *La Chesapeake*, qui, par une manœuvre involontaire, avait abordé la frégate anglaise et hâté ainsi l'issue du combat, sur un équipage de 376 hommes, eut 48 morts et 98 blessés. Le capitaine Lawrence et

quatre de ses officiers périrent pendant l'action ou succombèrent à leurs blessures.

C'est à nous qu'il appartient de juger avec impartialité ces événements maritimes trop exploités peut-être par un orgueil national que l'on est tenté d'excuser. Les Américains ont, dans cette guerre de 1812, montré beaucoup d'habileté et de résolution. Cependant, si, comme ils l'ont prétendu, les chances avaient toujours été parfaitement égales entre eux et leurs adversaires; s'ils n'avaient dû leurs triomphes qu'à l'intrépidité des Hull, des Decatur et des Bainbridge, il y aurait eu pour nous peu d'intérêt à ranimer le souvenir de cette lutte. Nous n'avons point à chercher de leçons de courage ailleurs que dans notre propre histoire. Ce qu'il nous faut, au contraire, bien constater et comprendre, c'est que les navires des États-Unis ont constamment combattu avec des chances supérieures, et c'est là la gloire de ce gouvernement. A une marine exaltée par le succès, mais rendue négligente par l'habitude même de la victoire, le congrès n'opposa que des navires d'élite et des armements formidables. C'est ainsi qu'on fait rebrousser chemin à la fortune. Ne l'oublions pas, nous qui devrons peut-être un jour consacrer l'existence de notre nouvelle marine; dans une lutte avec l'Angleterre, nous avons à combattre un des peuples les plus braves de l'Europe, habi-

tnés aux efforts calmes et persévérants qui conviennent aux combats de mer : nous avons contre nous la puissance des traditions et des souvenirs : nous devons mettre de notre côté celle d'une meilleure organisation. Les Américains étaient parvenus, en 1812, à s'assurer cet avantage ; c'est vers le même but, je le répète, que doivent tendre nos efforts. Comment y arriver ? Par quels moyens l'atteindre ? C'est là une dernière question sur laquelle je voudrais appeler l'attention et jeter quelque lumière en finissant.

Au point de vue où je me suis placé, on n'a plus à se préoccuper d'augmenter la fécondité de nos arsenaux, mais de la contenir ; il s'agit non pas de faire vite et beaucoup, mais de faire bien, non pas de faire disparaître l'infériorité numérique à laquelle nous sommes fatalement condamnés, mais de créer en notre faveur une supériorité individuelle de laquelle nous pouvons attendre d'immenses résultats : il s'agit, en un mot, de ne laisser sortir de nos ports que des navires parfaitement armés sous le double rapport du matériel et du personnel. C'est à cet intérêt majeur qu'il faut subordonner tous les intérêts factices qui nous ont commandé trop longtemps la dissémination de nos ressources ; c'est pour atteindre ce but qu'il importe de constituer notre administration tout entière, en vue du service de la flotte et de la marineactive.

Ce n'est point ainsi, nous le savons, que les chambres ont envisagé la question : gardiennes de la fortune publique, soupçonneuses parce qu'elles n'étaient peut-être point assez éclairées sur des questions toutes spéciales, elles ont pensé que l'intérêt le plus pressant était de surveiller l'usage des fonds du budget, d'assurer les procédés les plus économiques, de faire produire, en un mot, le plus de vaisseaux possible aux millions qu'elles votaient, et d'obtenir un compte exact de l'emploi des deniers de l'État. Cette préoccupation est assurément très-légitime et très-salutaire, mais les soins qu'elle recommande seraient insuffisants peut-être dans la position délicate où nous nous trouvons placés aujourd'hui. Quelque contrôle qu'on établisse, quelque rouage que l'on ajoute à une administration déjà trop compliquée, il ne faudra compter au nombre des progrès sérieux et réels que ceux qui se traduiront par une meilleure installation de nos navires. Sans doute, ce sera quelque chose que d'avoir introduit plus de régularité dans la comptabilité des matières, que d'avoir prévenu les détournements de chapitres, d'avoir empêché que l'on n'arme des vaisseaux avec l'argent destiné à en construire; mais on aura négligé le côté plus important de la question si l'on n'a rien fait pour que ces vaisseaux soient mieux armés, soient mieux en état de rencon-

trer l'ennemi. Peut-être même, je l'ai déjà dit et je crois bon de le répéter, serait-il à craindre, si l'on n'y prenait garde, que ce surcroît de surveillance, loin de hâter des perfectionnements si désirables, ne vînt les entraver, et substituer une immobilité fâcheuse à cette heureuse élasticité de nos règlements, qui nous a permis de réaliser sans bruit et sans éclat tant d'amélioration de premier ordre : progrès constants et certains dont personne ne revendique la gloire, car chacun y a contribué ; œuvre discrète et dévouée accomplie à toute heure, sève invisible et lente qui monte constamment de la tige aux rameaux, et qu'on ne saurait arrêter sans flétrir l'arbre jusqu'au cœur.

Entre des mains prudentes, la faculté de contrôler ne peut avoir de tels inconvénients ; cependant il faut bien reconnaître que toutes ces institutions de méfiance ne sauraient tenir lieu d'agents probes et capables. Il y avait donc, peut-être, des choses plus urgentes à réclamer du gouvernement, qu'une institution faite pour multiplier encore ces frottements inutiles, dans lesquels s'absorbent tant de forces vives, et qui paralysent en partie l'énergie de la machine. Le désordre est sans doute un grand mal, mais l'exagération de l'ordre et de la méthode a bien souvent des suites non moins fâcheuses. L'argent que l'on croit épargner ne vaut pas le

temps que l'on perd, et les progrès que l'on entrave. S'il est un contrôle indispensable, ce n'est point celui qui peut enchaîner notre activité, mais plutôt celui qui doit la stimuler. S'il est quelque chose de plus pressant que de vérifier l'apurement des comptes et l'emploi des matières, c'est de constater que l'argent de la France n'a point servi à des armements indignes de sa puissance et faits pour compromettre son pavillon.

Mille choses contribuent à la bonne organisation d'un navire, mille détails y concourent. C'est une œuvre complexe dont la perfection ne résulte que du fini de toutes les parties. Au point où en est arrivée la science maritime, un navire à voiles ou à vapeur ne réunit les conditions propres à un navire de guerre que lorsqu'il a été apporté un soin extrême à lui assurer une marche supérieure, des évolutions faciles, une artillerie battante et dotée des perfectionnements les plus récents. Les Anglais ont fait la dernière guerre avec des bâtiments qui étaient loin de valoir les nôtres sous le rapport de la construction; aussi se sont-ils empressés de réparer et d'imiter ceux qu'ils nous ont pris. *Le Franklin*, vaisseau de 80, capturé à Aboukir, et devenu LE CANOPUS, a servi de modèle aux plus beaux vaisseaux de la marine anglaise; mais, depuis cette époque, nous avons transformé presque entièrement notre matériel naval, et les An-

glais, de leur côté, ont multiplié, avec une [illegible] persévérance, des essais [illegible] les [illegible] vires dont les qualités [illegible] grand [illegible]. [illegible] ne nous garantit donc que nos [illegible] aient conservé sur les autres [illegible] qui leur appartenait [illegible] pire, et, quant aux navires à vapeur [illegible] avantage ne paraît point être de notre côté. La marche du navire, ne l'oublions pas, est un [illegible] pour une marine exposée à trouver toujours [illegible] nemi en nombre ; or, cette marche ne dépend point d'une seule donnée, et la plus importante [illegible] la forme de la carène, ne suffit point à [illegible] Avec des constructions [illegible] les Anglais n'en sont pas moins parvenus, pendant la dernière guerre, à [illegible] avec impunité et à atteindre nos meilleurs [illegible] que la distribution des poids, la [illegible] l'application du [illegible] sont autant d'éléments de vitesse qui ont une immense importance, et que les Anglais [illegible] Il en est de même pour les navires à vapeur [illegible] parfaite régularité du jeu de la machine contribue au moins autant que la forme de la carène, à produire une marche avantageuse.

La vitesse du navire [illegible] un des gages les plus certains du succès ; [illegible] tesse, résultat de tant d'éléments divers, [illegible]

peu inhérente au système de construction adopté, que le même bâtiment voit souvent varier sa marche d'une campagne à l'autre. Il y aurait imprudence à nous reposer entièrement à cet égard sur la grande habileté et la haute réputation de nos ingénieurs-constructeurs. Il s'agit ici d'un intérêt trop grave pour que nous puissions nous contenter d'une demi-conviction. Tout navire à voiles ou à vapeur, qu'il en fût à son début ou à son vingtième armement, devrait, en sortant du port, être appelé à faire ses preuves de vitesse devant une commission qui pût le comparer à un bâtiment de la flotte dont les qualités seraient incontestables. Ces expériences seraient d'autant plus nécessaires, qu'il est peu de nos navires sur la marche desquels nous ayons de ces idées arrêtées qu'il serait urgent de substituer à de vagues réputations.

Dans la marine française, qu'il s'agisse de matériel ou de personnel, on est certain de trouver tout ce qui touche à la partie militaire du métier plus avancé et mieux compris que la partie purement maritime. En Angleterre, au contraire, c'est précisément ce dernier côté de la question qui attire et séduit tous les esprits. Les avantages et les inconvénients des divers modes de construction y sont discutés et appréciés. Les systèmes rivaux de sir William Symonds et de sir Robert Seppings



sont mis en présence au milieu du golfe de Gascogne, comme des chevaux de course sur le turf. La lutte dure souvent près de quinze ou vingt jours, sous les yeux d'un bâtiment chargé de remplir l'office de juge du camp, et, chose remarquable, c'est à la barre de la chambre des communes que vont finalement aboutir les résultats de ces épreuves. C'est qu'en Angleterre chacun, pour ainsi dire, a le sens maritime, chacun aime la marine et la comprend. En France, nous commençons à l'aimer, mais nous ne la comprenons pas encore. Il y a plus, parmi ceux d'entre nous qui s'adonnent à cette rude profession, qui y consacrent leur vie, il en est peu qui n'aient sur les officiers anglais l'avantage d'une instruction plus étendue, de plus fortes études; mais, en général, (qu'on me pardonne cet aveu), l'instinct et l'amour du métier sont moins développés de ce côté de la Manche que sur la rive opposée.

Il est vrai qu'il existe une notable différence entre les services que le gouvernement anglais exige de ses officiers et ceux qui sont imposés aux nôtres. L'officier anglais, soumis à une discipline inflexible tant qu'il est embarqué, reprend toute sa liberté dès que son navire est désarmé. Pourvu que chaque année il fasse connaître sa demeure au secrétaire de l'amirauté, il peut voyager à sa

affaires et jouir de sa demi-solde aussi longtemps qu'il lui convient. Il ne connaît pas cette servitude des ports, servitude odieuse à l'officier, funeste à la discipline, qui nous crée de si pernicieux loisirs et entretient souvent dans l'état-major le plus éclairé de l'armée toutes les mesquines passions et les idées étroites des casernes et des petites villes. Avec cette simple formalité, remplie une fois l'an, *I live at such a place*, l'officier anglais est aussi maître de ses mouvements que le plus indépendant des cockneys de Londres ou des *contry gentlemen* du Yorkshire. Chez nous, au contraire, où les cadres ont été strictement calculés sur les besoins du service, l'exploitation de l'officier est plus âpre, et il ne s'appartient jamais pendant plus de six mois. Des chances heureuses, une ambition confiante, le soutienne pendant les premières années; mais, quand arrivent les dégoûts inévitables, les désappointements imprévus, ce service incessant épuise et lasse un dévouement déjà ébranlé; le sentiment du devoir doit suppléer, à lui seul, à tout ce qui ce a été perdu d'ardeur et de jeunesse.

Si l'on veut donc admettre que le goût de la marine, l'amour de la profession, sont plus rares parmi nous que chez nos voisins, on comprendra facilement combien, dans l'état présent des choses, il serait nécessaire de substituer quelque stimulant



à l'ardeur naturelle qui nous manque. Suivant nous, rien ne saurait mieux atteindre ce but que la formation périodique d'escadres d'évolution. L'heureuse émulation qui anime les navires ainsi rassemblés n'a jamais manqué de porter ses fruits, et depuis 1815 la marine française n'a réalisé de grands progrès que par de pareilles réunions de bâtiments. Ce n'est que dans ces escadres que les officiers apprennent à se connaître et à s'apprécier; ce n'est que là que la discipline se retrempe et que les bonnes doctrines se raffermissent. Aussi, quand bien même il serait vrai que l'ancienne stratégie maritime a fait son temps et doit céder la place à des combinaisons nouvelles; quand bien même [illegible] point armer d'escadres en temps de guerre, il en faudrait encore armer et en tenir en temps de paix.

Est-il besoin d'ajouter que ce qui est [illegible] utile pour notre marine à voiles [illegible] pour l'organisation d'une marine telle que [illegible] rine à vapeur, [illegible] fonder, depuis la base [illegible] jusqu'à [illegible] dres détails? [illegible] sports de troupes, [illegible] détachements [illegible] effort, les navires à vapeur [illegible] à naviguer [illegible]

débarquements rapidement et sans confusion, à former enfin la ligne de bataille la plus avantageuse pour combattre les bâtiments qui s'opposeraient à leur passage. Il n'est point impossible que les engagements d'escadres devenus plus rares entre les navires à voiles, ne soient, au contraire, très-fréquents entre les navires à vapeur, qui ne tenteront jamais qu'en nombre de grandes opérations. Qui sait si des armées ne sont point destinées à se heurter encore sur les flots d'Actium ou de Lépante, et si nous ne trouverons pas dans quelque rencontre fortuite la victoire que nos soldats iront chercher sur un autre champ de bataille? Quoi qu'il en soit, quelle que puisse être la stratégie de l'avenir, préservons notre marine du dissolvant des armements isolés; maintenons intactes la discipline et les traditions militaires, et gardons-nous de les laisser périr dans la confusion momentanée où nous a jetés l'introduction d'une arme nouvelle.

Ce n'est, du reste, qu'à la mer ou dans les rades étrangères que les heureux effets de ces réunions de navires se font complétement ressentir. Les Anglais ont reconnu l'impossibilité de contenir leurs équipages à Portsmouth et à Plymouth; ils envoient, dès qu'ils le peuvent, leur escadre de réserve, *the home station*, stationner sur les côtes d'Irlande. Le séjour de nos rades n'est guère plus



salutaire à nos matelots que ne l'est celui des rades anglaises aux marins de la Grande-Bretagne. Le pavé des grands ports est partout funeste à la discipline, et nos vaisseaux, comme ceux de nos voisins, se trouveront toujours bien d'y séjourner le moins longtemps possible. Malheureusement, les mois d'été permettent seuls à de nombreuses divisions de tenir la mer sans courir de trop grands risques, et il serait imprudent de livrer aux chances de nos rudes hivers une partie si précieuse de notre fortune maritime; mais il est de nombreuses stations où nos navires peuvent se disperser pendant cette saison, à la condition de venir, au retour du printemps, se réunir en rade de Toulon. Ce système est en partie suivi pour une faible portion de notre marine à voiles. Étendu à un plus grand nombre de navires, et surtout aux navires à vapeur de guerre, il tiendrait infailliblement en haleine l'ardeur et l'émulation de nos officiers et de nos matelots. Avant tout, cependant, je le répéterai une dernière fois, il faudrait décréter la conservation des résultats ainsi acquis, la permanence des équipages ainsi formés. Il faudrait plier nos institutions à cet ordre de choses, quelque rebelles qu'elles pussent être à une semblable modification. Il faudrait que capitaine, officiers, officiers-mariniers et matelots fussent tous embarqués ensemble, pour quitter le navire

le même jour et partager jusqu'au bout la même fortune.

Quand nous aurions ainsi rendu commun aux deux marines ce bénéfice d'une organisation stable, il resterait encore à la marine anglaise un assez grand avantage dans la composition de ses équipages recrutés, par le seul mode des engagements volontaires, parmi l'élite de sa population maritime. C'est une voix dans laquelle nous ne pouvons songer à la suivre; toutefois nous pouvons par des institutions prévoyantes atténuer les inconvénients de notre situation. L'école flottante, à laquelle nous avons dû jusqu'ici d'excellents canonniers, n'a point dégénéré: cette institution recevra, nous l'espérons, toute l'extension désirable, et des institutions analogues nous donneront peut-être un jour de nouvelles spécialités où pourra se recruter notre maistrance, une bonne mousqueterie utile pour le jour du combat, des timoniers et des gabiers nécessaires pour chaque instant de la navigation. Ce sont là des questions qui n'ont pas moins d'importance assurément que les questions de comptabilité. Elles sont faites pour tenter l'ambition d'une administration jalouse de marquer son passage par des créations qui puissent survivre aux ardeurs passagères et aux caprices ombrageux des assemblées délibérantes.

Entre tous ces points essentiels sur lesquels je

voudrais ramener l'attention du gouvernement, il en est un qui semble avoir déjà excité sa sollicitude, mais qui la mérite tout entière : je veux parler du sort de nos officiers-mariniers. L'armée connaît toute la valeur de ses sous-officiers. L'importance de nos officiers-mariniers est plus grande encore : ils constituent une autorité intermédiaire dont la marine ne saurait se passer, et dont il faudra prochainement améliorer la situation. Tel maître payé aux États-Unis plus de 4 000 francs reçoit à peine chez nous, avec son bâton de maréchal, une solde de 1 100 francs : ce n'est point à ce prix qu'on a des serviteurs capables. Il en résulte que le cabotage enlève à la marine militaire la plupart des matelots qui pourraient former des officiers-mariniers distingués, et qu'il est peu de sujets de mérite qui consentent à s'attacher à une carrière aussi pénible et aussi ingrate. La perspective de devenir officier, ouverte dans la marine comme dans l'armée aux sous-officiers, ne saurait séduire qu'un très-petit nombre de personnes, à cause de la rigueur des examens qu'il faut subir avant d'obtenir l'épaulette; cette perspective même, dût-elle avoir un autre effet, ne pourrait qu'appauvrir encore les cadres de notre maistrance; on ne saurait les peupler de bons serviteurs qu'en donnant à cette ambition restreinte les avantages d'une meilleure position pécuniaire.

La marine, quoi qu'on fasse, sera toujours une question d'argent, une des plus lourdes charges du budget. Ce qui importe, c'est que les sacrifices du pays ne soient point faits en pure perte et servent à créer autre chose que des fantômes. Si ces sacrifices sont proportionnés à l'étendue de l'entreprise, la France peut voir en quelques années un matériel considérable remplir ses arsenaux. Ce ne sera point un plus grand miracle que celui qui fit surgir les fortifications de Paris, et la même baguette magique est encore là pour l'opérer. Mais, quand on aura fait cela, on aura peu fait encore. Il restera à créer une âme à ces corps inertes; à ces vaisseaux il faudra des commandants habiles, des officiers dévoués, des équipages exercés et valides; au matériel accru il faudra un nouveau personnel. Aussi le développement de notre inscription maritime tient-il le premier rang parmi les préoccupations de tous ceux qui hâtent de leurs vœux l'établissement d'une grande marine nationale. Il leur semble qu'après avoir construit des vaisseaux et même avant d'en construire, il est urgent de créer les hommes destinés à les manœuvrer, et, pour avoir des marins à tout prix, ils pressent le gouvernement d'assurer de nouveaux débouchés à notre navigation marchande, de trouver de l'emploi pour de nouveaux navires, de l'occupation pour de nouveaux matelots.

Je m'associerai de grand cœur à cette louable sollicitude. S'appliquer à agrandir la sphère d'activité de notre commerce extérieur, s'attacher à rechercher par quels droits protecteurs, par quelles combinaisons politiques, par quelles entreprises coloniales on pourrait augmenter cette race précieuse des gens de mer dont l'insuffisance se fait si durement sentir parmi nous, c'est s'occuper de développer dans leur élément le plus vital les forces maritimes de la France. Et cependant, à côté de cette préoccupation, toute grave qu'elle puisse être, il me semble qu'il y a place pour une préoccupation plus essentielle encore ; il me semble que s'il est bon de construire des vaisseaux, meilleur peut-être de former des marins, ce n'est toutefois ni dans cet agrandissement du matériel, ni dans cet accroissement de la population destinée à l'utiliser qu'il faut placer le nœud de la question. Il n'est point, selon moi, je l'ai déjà dit, dans le nombre des navires, il n'est pas même dans celui des marins ; il est plutôt dans la bonne organisation de la flotte et dans l'esprit dont on sait l'animer. Que nous importeraient un matériel moins considérable, une population maritime moins nombreuse encore, si, malgré cette pénurie, nous pouvions nous féliciter d'avoir seuls conservé les traditions d'un bon service militaire et l'habitude des navigations difficiles, si, plus riches dans notre pauvreté que les

marines les plus exubérantes, nous ne possédions que des navires d'une essence supérieure et qui ne pussent rencontrer leurs égaux sur les mers ! On improvise des vaisseaux ; il ne faut que des crédits suffisants pour cela : on fait plus difficilement des marins, mais on créerait des marins au besoin si la guerre, à son début, au lieu d'être décourageante, était glorieuse, et si quelques avantages éclatants venaient rétablir la confiance en nos armes. D'ailleurs, quelles que soient les mesures qu'on adopte pour favoriser l'accroissement de notre inscription, quelque larges, quelque fécondes qu'on les suppose, elles n'auront point porté leurs fruits avant plusieurs années. En s'occupant de ce grave intérêt, on n'aura travaillé que pour un avenir plus ou moins éloigné, et je crois qu'on devrait songer, sans plus attendre, à fonder notre confiance sur un meilleur emploi des ressources existantes et des moyens actuels. Je comprends qu'on songe sérieusement à se préparer à la guerre qui peut éclater dans quinze ou vingt ans, mais je demanderais avant tout qu'il n'en pût éclater une demain sans qu'elle trouvât tous nos navires prêts à combattre l'ennemi avec avantage. Cet intérêt me semble si pressant, qu'il absorbe chez moi toute autre préoccupation ; je crains, en effet, qu'il ne soit point suffisamment garanti par la sollicitude publique ; je crains qu'en divisant ses soins et ses crédits entre le présent et

l'avenir, le pays ne soit porté à faire une trop large part au dernier, en un mot qu'en voulant trop vivement créer une grande marine, il ne soit enclin à négliger ce qui peut, dès aujourd'hui, lui en donner une bonne, prête à faire face à toutes les éventualités. Sans doute, si la sagesse des hommes d'État maîtrisait toujours les événements de ce monde, si la circonstance la plus imprévue, la complication la plus futile à sa naissance, ne pouvaient dominer, d'une façon souvent irrésistible, les calculs de la plus haute politique, sans doute alors on pourrait songer dès aujourd'hui à jouir plus pleinement des bienfaits de la paix et à écarter avec toutes pensées de guerre les charges que ces pensées imposent : mais qui donc oserait se porter ainsi garant de l'avenir, après avoir été témoin du passé ? Il n'y a point longtemps, il est vrai, que de très-bons esprits hésitaient encore à admettre la nécessité de constituer une marine en France, et se demandaient si, avec cette vaste frontière à couvrir, avec cette Europe toujours prête à peser sur nous, il nous était permis d'aspirer à être à la fois une grande puissance maritime et une grande puissance continentale. Il leur semblait qu'en abdiquant toute prétention à ce double sceptre, nous établirions plus sûrement notre prépondérance en Europe. *Concentrer notre action sur le continent, asseoir ainsi notre influence politique sur une base inébranlable,*

tandis que nous entraînerions à notre suite, dans la voie généreuse où nous les devançons, tous ces peuples initiés par nous aux bienfaits de la liberté et aux idées fécondes de la dignité humaine, c'était laisser, selon eux, un assez beau rôle à la France. La conquête de l'Algérie et les événements d'Orient ont mis un terme à ces hésitations. Tournant le dos au Rhin, la France, depuis 1840, prête sans cesse l'oreille aux craquements redoutables que fait entendre ce vaste empire, rongé par la base à l'autre bout de la Méditerranée. Sa légitime ambition est de faire sentir ses forces aux deux extrémités de ce grand cratère dont l'empereur voulait faire un lac français. Aussi, à aucune autre époque de notre histoire, la marine n'a-t-elle été plus populaire parmi nous qu'elle ne l'est aujourd'hui. Nous avons vu l'accroissement de notre puissance navale proclamé d'un accord unanime comme une nécessité de premier ordre, et l'opinion publique épouser avec éclat des intérêts qu'on lui avait longtemps reproché de méconnaître. Qui pourrait se défendre de partager cette pieuse émotion et de s'associer à cet enthousiasme ? Qui pourrait refuser de concourir à cette œuvre ? Pour moi, je l'avoue, en voyant la nation prête encore, après tant de mécomptes, à s'imposer les plus grands sacrifices pour avoir une marine glorieuse, pour faire respecter son pavillon sur les mers comme sur le continent,

je me suis senti saisi d'un irrésistible désir d'exprimer tout haut mon espoir et d'élever ma faible voix pour dire à mon pays sous quel signe il pourra vaincre.

FIN DU TOME SECOND.

APPENDICE

Copie de la lettre [illegible] par M. [illegible], [illegible] [illegible] commandant de [illegible] à M. [illegible], commandant la frégate la [illegible].

[illegible]

[illegible]
[illegible]

Je vous [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] par circonstance les [illegible] de notre navigation, qui [illegible] à votre connaissance [illegible] [illegible] de la sortie de [illegible] l'armée de [illegible] [illegible] [illegible] [illegible].

La situation actuelle de [illegible] frégate [illegible] [illegible] d'un autre rapport.

[illegible] [illegible]

Vous voudrez [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] premier rapport avant [illegible] [illegible] [illegible] [illegible].

A M. Cosmao, capitaine de vaisseau, commandant le Pluton.

4 brumaire an XIV.
(26 octobre 1805.)

COMMANDANT,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le rapport des événements divers qui sont à ma connaissance et qui se sont passés depuis le 26 vendémiaire jusqu'au 2 brumaire an XIV (18-24 octobre 1805), rapport que vous m'avez demandé par votre lettre du 3 courant.

Si vous voulez vous donner la peine de le lire, vous serez convaincu que mon zèle à porter des secours aux vaisseaux qui en réclamaient, m'a mis moi-même dans le cas d'en solliciter, et qu'enfin, si le mauvais temps continue, j'irai à la côte pour en avoir retiré les autres.

Je n'ai plus qu'un câble sur lequel je puisse me fier; j'ai une ancre au fond, une deuxième (qui était celle de la cale) en mouillage; la troisième, que j'ai levée ce matin, a perdu son jas, et enfin si le vent continue, je me trouve très-embarrassé.

Veuillez vous charger de rendre compte à l'amiral de toutes ces contrariétés et croyez à la haute considération de votre serviteur.

Signé : N. JUGAN.

Rapport du [illegible] Jugan, officier de la Lé-gion d'honneur, commandant la frégate la Thémis, sur les événements [illegible] depuis le 26 vendémiaire au 2 brumaire an XIV (18-24 octobre 1805).

Du 26 au 27 vendémiaire.
(Du 18 au 19 octobre.)

Signaux généraux et particuliers à *la Thémis*.

L'armée combinée de France et d'Espagne, composée de 33 vaisseaux, 5 frégates et 2 bricks, tous sous les ordres de M. le vice-amiral Villeneuve, grand officier de la Légion d'honneur, étant depuis plusieurs jours prête à mettre sous voiles, reçut enfin l'ordre d'appareiller le 26 vendémiaire (18 octobre) à six heures du matin.

A six heures du matin.

L'amiral à l'armée : *appareiller sans autre signal*. (Article 143 des signaux généraux à l'ancre.)

Les vents régnaient alors de la partie de l'est, très-faibles ; j'ai appareillé avec quelques [illegible] frégates qui étaient en [illegible] et j'ai fait route pour [illegible] baie : le calme et le [illegible] traire m'ont forcé de [illegible] l'ancre. Les [illegible] dedans, restés au [illegible] même raison, [illegible] sous voiles, et [illegible] dre qu'une [illegible] faire.

Du 27 vendémiaire au 28.
(Du 18 au 20 octobre.)

A quatre heures et demie, beau temps : la brise s'étant élevée à l'ouest-sud-ouest, j'ai appareillé d'après le signal qui en a été fait à toutes les frégates, et j'ai louvoyé pour sortir de la baie, et rallier une division de 4 vaisseaux qui étaient déjà en dehors; cette division était commandée par le contre-amiral Magon et chassait six voiles ennemies que l'on apercevait au large. A cinq heures du soir l'amiral a signalé aux vaisseaux avancés de mouiller en dehors : j'ai répété immédiatement ce signal, et à six heures je l'ai répété de nouveau. Pensant qu'il n'avait pas été aperçu des vaisseaux avancés, j'ai dirigé ma route sur *l'Algésiras*. En passant à poupe de ce vaisseau, j'ai fait connaître au contre-amiral Magon les intentions de l'amiral. Le contre-amiral Magon m'a répondu qu'il ne croyait pas que ce signal lui fût adressé, et il m'a donné l'ordre de me tenir au vent de la division pour observer les mouvements de l'ennemi et lui en rendre compte.

A cinq heures du soir.
L'amiral aux vaisseaux avancés : *mouillez en dehors, etc.* (Article 301 des signaux généraux à l'ancre.) J'ai répété ce signal.

Toute la nuit je me suis constamment tenu au poste qui m'avait été assigné, et, au jour, ayant de nouveau aperçu les mêmes croiseurs ennemis, je leur ai appuyé la chasse

avec les vaisseaux désignés ci-dessus et les frégates qui m'accompagnaient.

A sept heures du matin.

Le Héros au contre-amiral Magon : *18 voiles au sud.*

A neuf heures un quart.

Le contre-amiral Magon au vaisseau *le Héros : ordre de conduire à l'amiral le bâtiment arrêté.*

A neuf heures et demie.

Le contre-Amiral Magon aux chasseurs : *ralliement général et absolu.*

Une des frégates anglaises visitait un bâtiment de commerce américain qui, à notre approche, a voulu fuir avec cette frégate : quelque temps après, ce bâtiment a été joint par le vaisseau *le Héros*, visité et ramené au contre-amiral Magon. *Le Héros* a envoyé une volée entière à la frégate ennemie, mais cette volée a été sans effet, et la frégate a rallié les vaisseaux avancés de l'escadre anglaise; nous avons rejoint *l'Algésiras* qui venait de hisser le signal de ralliement général et absolu.

Depuis le lever du soleil, les vents étaient à la partie du sud, variables au sud-ouest. L'armée restée au mouillage, pendant la nuit, mettait sous voiles et déjà il ne restait plus qu'un vaisseau espagnol à l'ancre, lorsque le temps s'est couvert, mis à grains, pluvieux, brumeux, le vent a fraîchi ; nous avons un instant perdu de vue le gros de l'armée que nous cherchions à rallier et que nous avons enfin rejoint.

A onze heures et demie.

L'amiral à l'armée : *ordre d'avoir tous les ris pris.*

A midi, l'armée courait bâbord amures, j'ai pris le même bord et, comme ma frégate avait été désignée pour être la frégate de l'amiral Gravina, j'ai pris poste par la hanche de bâbord du vaisseau espagnol *le Prince des Asturies.*

Du 28 au 29.
(Du 20 au 21 octobre 1805)

Le vent bon frais du sud-ouest variable à l'ouest, temps brumeux et pluvieux, apercevant toujours 3 bâtiments ennemis au vent à nous ; l'armée cinglant sans ordre, au plus près du vent, les amures à bâbord, se ralliant et prenant les ris ordonnés : à deux heures la brise a beaucoup molli et le temps s'est éclairci. L'amiral a fait signal de se former sur trois colonnes, dans l'ordre naturel ; puis de larguer des ris ; alors chaque vaisseau a manœuvré pour prendre son poste dans l'ordre signalé ; à trois heures et demie la ligne dans chaque colonne n'avait pu encore être rectifiée. L'amiral a fait virer l'armée lof pour lof tous à la fois. Peu de temps auparavant il avait ordonné aux frégates de chasser sur la gauche ; plusieurs vaisseaux de l'escadre d'observation ont reçu le même ordre et ont viré vent devant pour chasser, ainsi que moi, les 3 bâtiments ennemis qui étaient en vue.

A une heure.

L'amiral à l'armée : *se former sur trois colonnes.* (Art. 1er des signaux à la voile)

A deux heures et demie.

L'amiral à l'armée : *ordre de n'avoir qu'un ris pris.*

A trois heures un quart.

L'amiral aux frégates : *chassez à gauche.*

Par ce mouvement, l'armée n'observait plus aucun ordre de marche et naviguait seulement pour se rallier, gouvernant à la route ordonnée ; j'ai continué, avec les vaisseaux *l'Achille* et *l'Algésiras*, la chasse qui était ordonnée jusqu'à six heures du soir ;

A trois heures et demie.

L'amiral à l'armée : *virer lof pour lof tous à la fois.*

sibilité de pouvoir gouverner et par conséquent de rectifier l'ordre.

A sept heures un quart.

L'amiral à l'armée : *ordre à chaque vaisseau de se tenir à une encablure de distance de son matelot d'avant.*

A huit heures.

L'amiral à l'armée : *ordre de virer lof pour lof tous à la fois.* (Art. 2 des signaux généraux à la voile.)

A huit heures un quart.

L'amiral à l'armée : *exécuter le signal précédent.*

A huit heures vingt minutes.

L'amiral aux vaisseaux de tête : *ordre d'augmenter de voiles.* (Art. 266 des signaux généraux à la voile.)

A dix heures.

L'amiral aux vaisseaux : *tenir le vent.* (Art. 262 des signaux à la voile.)

A dix heures et demie.

La Thémis à l'amiral Gravina : *la ligne de l'armée combinée s'allonge trop au corps de bataille.*

A dix heures quarante minutes.

La Thémis à l'amiral Gravina : *l'arrière-garde s'allonge trop.*

A dix heures quarante-cinq minutes.

L'amiral Gravina à l'arrière-garde : *se tenir à une encablure de distance de son matelot d'avant.*

L'armée ennemie continuait cependant de s'approcher ; la nôtre était en calme et ne pouvait exécuter le mouvement ordonné ; moi-même je ne pouvais obéir aux signaux qui m'étaient adressés, lorsqu'enfin une petite fraîcheur d'ouest a permis aux vaisseaux de gouverner et à l'amiral de leur ordonner de virer lof pour lof tous à la fois ; il était alors huit heures du matin ; il était huit heures un quart lorsque le mouvement ordonné a commencé : le vent était beaucoup plus faible à la tête qu'à la queue, il en est résulté (malgré tous les signaux faits pour l'empêcher) un engorgement considérable à l'avant-garde, ce qui a obligé l'arrière-garde de se tenir en panne pendant très-longtemps.

Placé au vent de la ligne, avec la frégate *l'Hermione*, pour reconnaître l'ennemi, j'ai reconnu 7 trois-ponts et j'ai vu l'armée anglaise se déployer en deux colonnes pour commencer l'attaque et se diriger, l'une sur la tête, l'autre sur le centre de notre ligne. Alors, j'ai laissé arriver et j'ai pris mon poste par le travers du vaisseau à trois ponts *le Prince des Asturies*, monté par l'amiral Gravina, d'où j'ai fait connaître par signal, tout

A onze heures.

L'amiral à l'armée : *tenir le vent.*

ce qui se [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] l'amiral.

[illegible]

A midi.

L'amiral à l'armée : *faire commencer le combat, etc.* (Art. [illegible] des signaux généraux à la voile.)

A midi.

L'amiral Gravina à l'arrière-garde : *serrer le vent.*

A midi, [illegible]

A deux heures [illegible]

L'amiral [illegible]

[illegible]

raissait suivi des autres, lorsqu'enfin le combat s'est renouvelé ; dans cette partie, et pour la deuxième fois, la fumée m'a tout fait perdre de vue.

Quelques autres éclaircies, dans quelques parties de la ligne, m'ont convaincu qu'elle avait beaucoup plié, qu'elle avait été coupée en plusieurs endroits, et qu'enfin on ne combattait plus que *pêle-mêle*.

A quatre heures un quart.
Le Neptune à l'armée : *ralliement général et absolu*.

A quatre heures et demie.
Le Neptune à l'armée : *ordre d'imiter la manœuvre de l'amiral*. (Art. 77 des signaux généraux à la voile.)

A cinq heures.
L'amiral Gravina à *la Thémis* : *passer à poupe*.

A quatre heures, le feu avait cessé au corps de bataille et à l'avant-garde. Un vaisseau seulement combattait encore à l'arrière-garde, et le signal du *Neptune*, joint à la route qu'il tenait, pour aller dégager ce vaisseau, m'a fait soupçonner que c'était notre amiral. Enfin, la fumée s'étant entièrement dissipée à quatre heures trois quarts, j'ai pu reconnaître le vaisseau *le Prince des Asturies*, monté par l'amiral Gravina, se traînant péniblement sous quelques voiles en lambeaux et faisant route vent arrière. Je me suis aussitôt dirigé sur lui, et, manœuvrant pour lui passer à poupe, d'après le signal qu'il m'en faisait, je suis arrivé en répétant les signaux du *Neptune* et lui rendant compte de la certitude où j'étais *que c'était l'amiral Villeneuve qui continuait de combattre : il m'a répondu ne pouvoir tenir le vent à cause de sa mâture, qui menaçait à chaque instant de tomber, et m'a pres-*

A cinq heures [illegible]. L'[illegible] [illegible]mée : [illegible] [illegible] et [illegible].

[illegible]

Le reste de la nuit a été pluvieux, le vent bon frais du sud-ouest, la mer houleuse ; au jour, le vent a un peu calmé ; mais le temps a continué d'être extrêmement couvert. J'ai reconnu qu'il était entré avec nous les vaisseaux espagnols *le Prince des Asturies, le Rayo, le Montanès, le Saint-François d'Assise, le San-Leandro, le San-Justo,* et les vaisseaux français *le Pluton, le Neptune, l'Indomptable l'Argonaute* et *le Héros.*

A onze heures un quart du matin.
Le Rhin à *l'Hortense : demander à aller au mouillage.*

A onze heures et demie.
L'Hortense à l'armée : *prévenir l'armée qu'elle va au mouillage, etc.* (Art. 114 des signaux généraux à la voile.)

A sept heures du matin, *l'Hortense, l'Hermione* et ma frégate ont mis sous voiles pour rallier les frégates *la Cornélie* et *le Rhin;* nous avons couru au large; mais à onze heures le temps est devenu si mauvais que nous avons reviré de bord et sommes venus reprendre le mouillage de Cadix, où nous avons laissé tomber l'ancre à midi, d'après le signal ci-contre.

Du 30 vendémiaire au 1er brumaire.
(Du 22 au 23 octobre.)

Temps couvert, brumeux et pluvieux, ventant coup de vent de la partie sud-sud-ouest ; chassan sur mon ancre, j'en ai mouillé une seconde et j'ai calé mes mâts de perroquet. Dans l'après-midi, plusieurs vaisseaux, chassant aussi, ont fait de même, et, au coucher du soleil, le vaisseau *le Héros,* ne pouvant sans

pris que le vaisseau auquel j'avais envoyé des secours était *le Bucentaure,* qui avait aussi été amariné et repris par son équipage. L'amiral et son capitaine de pavillon avaient été faits prisonniers ; le chef d'état-major, M. Prigny, était à bord, blessé ; le vaisseau coulait bas d'eau et avait besoin du plus prompt secours.

A dix heures, ma chaloupe, mon grand canot et mon second canot étaient le long du *Bucentaure.* Ils avaient déjà fait plusieurs voyages pour sauver l'équipage, qu'ils portaient à bord de *l'Indomptable,* vaisseau le plus rapproché du *Bucentaure ;* mon petit canot était retourné à bord de *l'Algésiras ;* le vent était au sud-est, petit frais ; le temps était devenu beau, j'ai appareillé, avec les autres frégates, pour aller nous emparer de plusieurs vaisseaux démâtés qui paraissaient au large. Mon deuxième canot m'a rejoint sous voiles. Tous les autres vaisseaux ont appareillé, excepté les vaisseaux *l'Indomptable* et *l'Argonaute.*

Étant enfin rendus à deux lieues au large, nous avons, eu *l'Hortense* et moi (qui étions en avant), l'avantage de faire révolter l'équipage du vaisseau espagnol *le Neptuno,* que les Anglais avaient amariné. Ce vaisseau a immédiatement fait route pour le port, sous l'escorte de la frégate *l'Hortense.*

Du 1er au 2 brumaire.
(Du 23 au 24 octodre.)

A deux heures du soir.
La Cornélie au *Pluton : les ennemis fuient en désordre.* (Art. 198 des signaux généraux à la voile.)

A midi, beau temps, les vents à la partie du sud et sud-sud-ouest. La frégate *la Cornélie,* qui était restée sous voile, ralliait avec le signal ci-contre, que de temps en temps elle appuyait d'un coup de canon. 26 bâtiments démâtés et autres paraissaient à l'horizon; beaucoup de ceux dont le gréement était intact remorquaient ceux qui n'avaient plus de mâts ; le vaisseau le plus rapproché, sur lequel je me dirigeais, eût été infailliblement entraîné par un vaisseau anglais, si notre divison n'eût été sous voiles. A notre approche, le vaisseau amariné a filé sa remorque, et je m'en suis emparé. C'était *la Santa-Anna*, trois-ponts espagnol monté par le vice-amiral Alava, qui, dans le combat avait été blessé à la tête. Il était à peu près trois heures lorsque je lui ai donné la remorque pour la première fois. Je faisais route pour le port, quand cette remorque a rompu ; je lui en ai donné une seconde à cinq heures.

A quatre heures et demie.
Le Pluton à l'armée : *prévenir l'armée qu'elle va au mouillage, etc.* (Art. 114 des signaux généraux à la voile.)

A cinq heures un quart.
Le Pluton à l'armée : *le général laisse chaque capitaine libre de sa manœuvre, pour la sûreté de son bâtiment.* (Art. 101 des signaux généraux à la voile.)

A six heures, le temps est devenu brumeux et couvert. Le vaisseau *la Santa-Anna* était sur un bon fond, d'après l'avis de mon pilote et la connaissance que j'ai moi-même de cette rade. J'ai donc fait larguer la remor-

26.

que ; *la Santa-Anna* a mouillé, et je suis venu prendre moi-même le mouillage, avec toute la division qui en avait reçu l'ordre, à l'exception cependant du vaisseau espagnol *le Rayo*, qui, se trouvant souventé, est resté en dehors.

Dans la nuit, grand frais, tempête, le temps couvert et pluvieux, la mer extrêmement houleuse. J'ai chassé sur ma première ancre, j'ai mouillé ma deuxième, j'ai fait tête. Le câble de bâbord a rompu à cinq heures du matin ; j'ai tenu sur l'autre. J'ai mis mon ancre de veille en mouillage ; le jour s'est fait ; le vaisseau *le Rayo* n'était point en vue. J'ai aperçu les vaisseaux espagnols *le Neptuno* et *le Saint-François d'Assise* à la côte ; j'étais menacé d'y aller moi-même si le vent ne passait pas à l'ouest. Il a calmé, j'ai viré sur mon ancre, et à sept heures j'ai appareillé pour venir mouiller plus en dedans. Le vent a continué de calmer, et à dix heures j'ai laissé tomber l'ancre au mouillage ordinaire des vaisseaux, par les sept brasses d'eau fond de vase.

Nota. Toute la nuit, le vaisseau *l'Algésiras* n'avait cessé de tirer des coups de canon d'assistance ; supposant qu'il lui manquait des ancres, je lui ai envoyé un bateau du pays qui en avait une avec le câble ; mais *l'Algésiras* n'en ayant pas besoin, l'as-

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

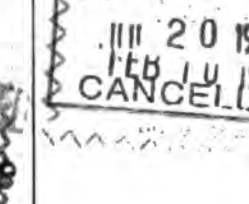
TABLE

DES

MATIÈRES CONTENUES DANS LE TOME SECOND

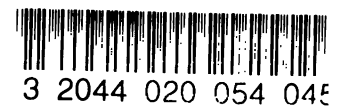
FIN DE LA TABLE DU TOME SECOND.

CORBEIL, typ. et stér. de CRÉTÉ.


WIDENER
JUL 20 1999
FEB 10 1999
CANCELLED




U. HOLZER
BINDER
BOSTON, MASS.


3 2044 020 054 045

